



FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS

GRADO EN FINANZAS Y CONTABILIDAD

Efecto de la crisis en el Transporte Aéreo

Trabajo Fin de Grado presentado por María Carmen Espejo Rovira, siendo el tutor del mismo el profesor Juan Antonio Martínez Román.

Vº. Bº. del Tutor/a/es/as:

Alumno/a:

D. Juan Antonio Martínez Román

D. María Carmen Espejo Rovira

Sevilla. Mayo de 2017



**GRADO EN FINANZAS Y CONTABILIDAD
FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS**

**TRABAJO FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO [2016-2017]**

TÍTULO:

EFFECTO DE LA CRISIS EN EL TRANSPORTE AÉREO

AUTOR:

MARÍA CARMEN ESPEJO ROVIRA

TUTOR:

DR. D. JUAN ANTONIO MARTÍNEZ ROMÁN

DEPARTAMENTO:

ECONOMÍA APLICADA I

ÁREA DE CONOCIMIENTO:

ECONOMÍA APLICADA

RESUMEN:

En este trabajo se analizan los cambios que se han producido en el transporte aéreo y como en tan sólo algo más de 100 años, se ha pasado de un modelo rígido de regulación del tráfico aéreo y una monopolización por parte del Estado, a una liberación paulatina, tanto del espacio aéreo como del establecimiento de los precios, que han hecho del sector aéreo un mercado que cada vez se ha hecho más productivo.

Asimismo, se dedica una atención especial al gestor de los Aeropuertos Españoles AENA S.A. El cambio de su gestión, la introducción de medidas de eficiencia y su salida a bolsa han hecho de AENA una empresa rentable y económicamente consolidada. También se estudiará la evolución del transporte aéreo en los últimos 25 años y como el impacto de la crisis ha ralentizado ese crecimiento sobre todo en el periodo 2007-2011.

Finalmente, se analiza el impacto que ejerce el transporte aéreo y el turismo en la economía española, siendo un pilar importantísimo por su contribución al PIB, la balanza de pagos y el empleo en España.

PALABRAS CLAVE:

Transporte aéreo; liberalización; crisis; compañías de bajo coste; PIB; Turismo.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1. REESTRUCTURACION DEL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA	3
1.1. LA ESTRUCTURA REGULADORA: LA CONVENCION DE CHICAGO.....	3
1.1.1. La convención de Chicago	3
1.1.2. Las libertades del Aire	3
1.2. LIBERALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO	5
1.2.1. Consideraciones generales	5
1.2.2. Paquete de medidas del proceso de liberalización	6
1.3. EFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE AEREO.....	6
1.3.1. Efectos de la liberalización a nivel Europeo.....	6
1.3.2. Efectos de la liberalización en España.....	7
1.3.3. Entrada de nuevas compañías aéreas en España	8
CAPÍTULO 2. AEROPUERTOS ESPAÑOLES AENA S.A Y SU ESTRATEGIA EMPRESARIAL	9
2.1. ORIGEN DE AENA S.A.....	9
2.1.1. Composición y red de Aeropuertos de AENA S.A.....	9
2.1.2. Tipología de los aeropuertos de la red de AENA S.A.....	11
2.1.3. AENA internacional	13
2.2. ESTRATEGIA DE AENA S.A	14
2.2.1. La mejora de la eficiencia en la gestión y recorte del gasto.....	14
2.2.2. El incremento de los ingreso comerciales	17
2.2.3. Racionalización de las inversiones.....	17
2.2.4. Marco regulatorio que permita la recuperación de costes.....	18
2.3. RESULTADOS TRAS LA NUEVA GESTION DE AENA.....	18
2.3.1 Principales cifras periodo 2012-2015	18
CAPÍTULO 3. EVOLUCION DEL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA.....	21
3.1. EVOLUCION DEL TRAFICO AEREO COMERCIAL EN ESPAÑA.....	21
3.1.1. Evolución movimiento de aeronaves 1990-2015.....	22
3.1.2. Evolución tráfico de pasajeros 1990-2015.....	24
3.2. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA RED DE AENA	27

3.2.1. Comparativa evolución de los aeropuertos: Madrid - Adolfo Suarez, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca.....	27
3.3. EVOLUCION DE AEROPUERTOS DIFERENCIADO POR LOS GRUPOS I, II Y III	29
3.3.1. Evolución Grupo I (Ibiza, Alicante, Sevilla)	29
3.3.2. Evolución Grupo II (Asturias, Reus, Almería)	31
3.3.3. Evolución Grupo III (Leon, Salamanca, Albacete)	33
CAPÍTULO 4.IMPACTO ECONÓMICO EN EL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA	35
4.1 EL TRANSPORTE AEREO Y EL TURISMO EN ESPAÑA	35
4.1.1. Relación del transporte aéreo con el PIB	35
4.1.2. Los efectos económicos del turismo en España.....	37
4.2. FACTORES DE LA DEMANDA EN EL TRANSPORTE AEREO	40
4.2.1. Factores económicos	40
4.2.2. Factores estructurales.....	41
4.2.3. Calidad de los servicios.....	41
4.3. FACTORES DE LA OFERTA EN EL TRANSPORTE AÉREO.....	41
4.3.1. Compañías tradicionales versus compañías de bajo coste	42
4.3.2. Cierre de las principales compañías aéreas.....	43
4.4. PERSPECTIVAS FURURAS DEL TRASPORTE AÉREO	44
4.4.1. La previsión para el transporte aéreo en España 2017-2021	45
CONCLUSIONES	46

CAPÍTULO 1

LA REESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA

1.1. LA ESTRUCTURA REGULADORA: LA CONVENCIÓN DE CHICAGO.

El origen de una regulación nace en la convención de París, en el año 1919 tras la gran guerra.

En él se establecieron los fundamentos básicos para la regulación internacional de la aviación comercial y se creó la Comisión Internacional de la Navegación Aérea (CINA), organización que estaba agrupada en 33 estados. Esta comisión dará origen a lo que hoy en día es la Organización Aviación Civil Internacional (OACI) creada en la Convención de Chicago (1944).

El acuerdo más significativo que se estableció, fue la soberanía absoluta por parte de los países sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio, lo que le daría un control absoluto a los gobiernos en el transporte aéreo (Garmin y Ramos, 2005).

1.1.1 La Convención de Chicago

Posteriormente a la convención de París, en el año 1944 en la ciudad de Chicago se firmó el convenio sobre Aviación civil internacional, en la que se regulaban las relaciones aéreas entre los países.

Una de las propuestas del Convenio de Chicago fue la creación de una organización que regulase y velara por la seguridad de la aviación civil en todo el mundo, sucesora en cierto modo de la Comisión Internacional de la Navegación Aérea (CINA), adoptando esta nueva organización la denominación de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Su creación fue en el año 1947, y en la actualidad se encarga de la normativa sobre la seguridad y eficiencia en el transporte aéreo (Garmin y Ramos, 2005).

Otra de las propuestas fue la creación de las bases de las libertades de la aviación civil, que se explican a continuación.

1.1.2 Las libertades del aire

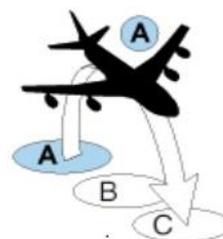
Este nuevo acuerdo no fue nada fácil, ya que existía una gran discrepancia, entre los diferentes países, ya que unos apoyaban una tendencia liberalizadora en el transporte aéreo internacional como fue el caso de EEUU y otros una tendencia proteccionista como fue la defendida por gran Bretaña.

También se establecieron las llamadas 5 libertades del aire, de las que se aprobaron en un primer momento con carácter internacional la primera y la segunda, llamadas libertades técnicas. Éstas consistían en sobrevolar el territorio de un estado y el derecho a realizar escala técnica sin que fuera para fines comerciales. El resto de las libertades se fijaban en acuerdos bilaterales entre los gobiernos implicados, mediante los llamados Acuerdos de Servicios Aéreos (ASAs).

Tras acuerdos llevados a cabo por la OACI, se introdujeron nuevas libertades aéreas, hasta alcanzar las nueve que existen en la actualidad. (Garmin y Ramos, 2005), y que podemos resumir del siguiente modo:

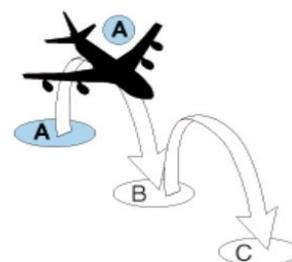
Primera libertad del aire

Derecho a sobrevolar el territorio de un estado firmante sin aterrizar.



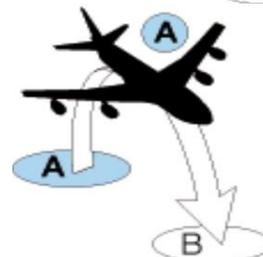
Segunda libertad del aire

Derecho a aterrizar en el territorio de otro Estado por razones técnicas que no sean comerciales, como repostaje, emergencias u otras similares.



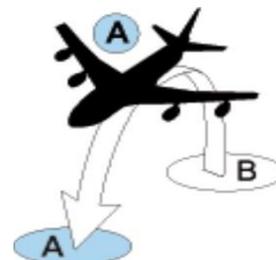
Tercera libertad del aire

Derecho de transportar pasajeros, carga y correo desde el estado en el que se encuentra registrada la aerolínea a otro estado firmante. Es lo que se denomina libertad de transporte exterior.



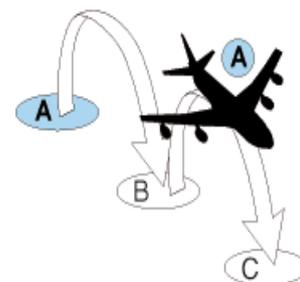
Cuarta libertad del aire

Derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre otro estado firmante y el estado en el que se encuentra registrada la aerolínea. Es lo que se denomina libertad de transporte interior.



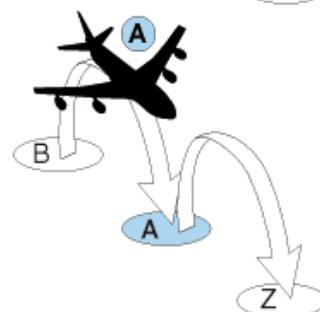
Quinta libertad del aire

Derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos estados por la aerolínea de un tercero en el caso de rutas que tengan su origen o destino en ese tercer estado.



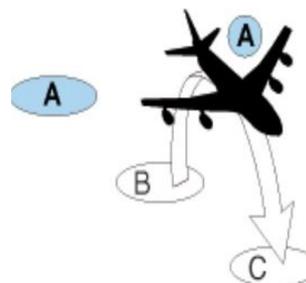
Sexta libertad del aire

Derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos estados por la aerolínea de un tercero, utilizando dos rutas que conecten en ese tercer estado. Puede incluir una parada, un cambio de aparato o una alteración de los vuelos.

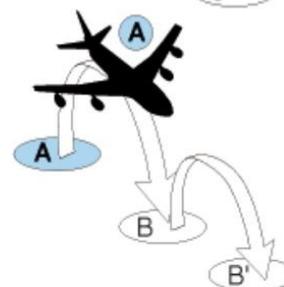


Séptima libertad del aire.

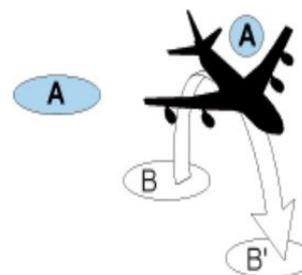
Derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos estados por la aerolínea de un tercero, utilizando una ruta que en ningún momento hace escala en este tercer estado.

**Octava libertad del aire**

Derecho de transportar pasajeros, carga y correo en el interior de un estado por la aerolínea de otro estado partiendo o culminado el servicio en el país de la aerolínea. (Cabotaje consecutivo).

**Novena libertad del aire.**

Derecho de transportar pasajeros, carga y correo en el interior de un estado por la aerolínea de otro estado.

**1.2. LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO****1.2.1 Consideraciones generales**

La liberalización del transporte aéreo tuvo su origen en los EEUU que fue quien la impulsó con el objeto de que las compañías tuvieran acceso a los mercados internacionales.

En los años setenta había una rígida regulación del espacio Aéreo Europeo, siendo el organismo regulador de la explotación comercial del transporte aéreo el Civil Aviation Board (CAB), quien fijaba las tarifas y subvenciones, distribuía las rutas, reglamentaba las fusiones entre compañías o regulaba la entrada de nuevos competidores al mercado. Este organismo se creó en EEUU, tras los efectos negativos de la gran crisis de los años treinta en 1938. (Garmin y Ramos, 2005)

En Octubre de 1978, tras numerosas críticas y presiones sobre el sistema regulador existente se aprueba en el congreso de los Estados Unidos de América, la Airline Deregulation Act que en un periodo de cuatro años eliminó de forma progresiva todas las restricciones sobre precios y entradas y salidas de las empresas. "Hasta aquel momento el mercado aéreo interno había estado dividido en aéreas geográficas en las que cada compañía actuaba como un monopolista. (Marín, 1999)

El hecho de que hubiese restricciones en los precios era un inconveniente muy importante ya que si el avión no completaba su ocupación en el vuelo, no tenía la capacidad de ofertar los billetes en el último momento hasta completar su aforo. Una vez que se incurre en los costes de desplazar el avión no tenía sentido no intentar vender a última hora los asientos vacíos aunque fueran a un precio menor, ya que el

coste adicional de transportar a un pasajero mas era prácticamente nulo. Esto producía importantes pérdidas por ese motivo se tuvo que regular esta situación.

En España en menos de una década hubo un crecimiento en el número de compañías y de las 36 que existían en el año 1978 se pasó a 123 compañías aéreas en 1985, además de producirse un crecimiento de un 50% de pasajeros (Marín, 1999). La competencia en precios fue tan grande que no evitó que algunas aerolíneas tuvieran pérdidas por el incremento masivo de aerolíneas.

Para corregir esta situación surgieron algunas innovaciones para regular el mercado (Marín, 1999):

- a) Reducir el número de rutas directas: Dirigían los vuelos hacia un aeropuerto más grande desde el que se "redistribuían a los pasajeros hacia sus destinos finales", (Marín, 1999) con esto conseguían reducir el número de rutas directas, y al emplear aviones más grandes conseguían que la ocupación fuera mayor, esto les llevaba a reducir en gran proporción los costes.
- b) Creación de un programa informático centralizado: mediante la creación de un sistema informático al cual se le incluían previamente los precios y las rutas, las agencias de viajes podían acceder a este sistema directamente con el fin de realizar reservas, informar acerca de los vuelos y emitir o cancelar billetes. Este sistema hizo que se facilitara mucho las ventas.
- c) Fidelización de los clientes: haciendo especial hincapié en aquellos clientes que eran asiduos, como lo eran los pasajeros que demandaban el servicio por motivos de negocios.

1.2.2 Paquete de medidas del proceso de la liberalización

El proceso de liberalización en la Comunidad Europea se realizo de forma paulatina, mediante tres paquetes de medidas, comenzando el primero de ellos en 1988 y finalizando el proceso en 1997 (Gallego, 2015).

Primer paquete aéreo (1988-1990): En estos años se inicia la libre competencia en precios, excepto los que se consideran abusivos o demasiado reducidos, libertad de frecuencias y derecho de tráfico intracomunitario a compañías de la comunidad europea.

Segundo paquete aéreo (1990-1992): En este periodo de tiempo se amplía y consolida el primer paquete aéreo.

Tercer paquete aéreo (1993-1997): Se eliminan las restricciones y los operadores europeos tienen plena libertad. Esta situación hace crecer la competencia entre los operadores.

1.3. EFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE AEREO.

1.3.1 Efectos de la Liberalización a nivel Europeo

Los efectos de la liberalización no fueron inmediatos debido a la recesión económica y a la Guerra del Golfo, provocando que algunas compañías de transporte aéreo

tuvieran importantes pérdidas. Es a partir del año 1995 cuando se empiezan a notar los resultados del proceso de liberalización. (Gallego, 2015).

Evolución del tráfico aéreo: entre los años 1994 y 2004, el número de pasajeros aumentó en un 33%, y debido a que el crecimiento aumentó más que la capacidad, originó que las compañías de bajo coste entraran en el mercado con una mayor eficiencia en la ocupación, utilizando de manera más eficaz la capacidad de las aeronaves y ofreciendo tarifas más económicas.

El éxito de este modelo de negocio repercutió en el resto de las compañías, las cuales adoptaron medidas para la reducción de sus costes y promovieron el aumento del índice de ocupación en sus vuelos.

Efectos económicos: entre los años 1988 y 1996 se crearon 54.300 puestos de trabajo en la Unión Europea. Hay que destacar que este crecimiento no fue uniforme, ya que antes del proceso de liberalización se generó un aumento del empleo, pero durante el proceso de liberalización muchas compañías tuvieron que reestructurar su gestión por el efecto de la liberalización y eso provocó una reducción en el empleo.

Por ello el crecimiento de empleo tuvo su relevancia antes y después del proceso de liberalización. A continuación veremos con más detalle cómo fue ese crecimiento de empleo en Europa.

CRECIMIENTO DEL EMPLEO EN EUROPA		
1988-1990	1990-1994	1994-1996
6,10%	-1,90%	1,80%

Tabla 1.1 Crecimiento del empleo en Europa durante el proceso de liberalización.

Fuente: elaboración propia a partir de Gallego (2015:130)

Efectos sobre la competencia: entre los años 1993 y 1998 crece el número de compañías europeas regulares en un 25%. Asimismo desaparecían otras compañías por la implantación de las medidas liberalizadoras, por lo que era un momento de muchos cambios. Un efecto directo del proceso de liberalización fue la aparición de un nuevo tipo de competidor: las compañías aéreas de bajo coste.

Cambios en el mercado: entre los años 1993 y 1998 se establecen más de 200 nuevas rutas transfronterizas en la Unión Europea, así mismo la aparición de tarifas especiales y a precio muy reducido, tuvo como consecuencia inmediata un aumento notable de la demanda del transporte aéreo. (Gallego, 2005)

1.3.2 Efectos de la liberalización en España

En España el proceso de liberalización, siguió el itinerario establecido en los paquetes de medidas, completándose de forma gradual en el periodo 1993-1997.

En 1993, estando en vigor el tercer paquete de medida en España, se estableció la libertad plena de vuelos domésticos para las compañías nacionales. Para el resto de las compañías Europeas, el mercado interior se autorizaba sólo cuando el trayecto formaba parte de una ruta internacional, siempre y cuando la capacidad no excediera del 50 % de dicha ruta internacional. La liberalización total para el resto de las compañías Europeas se llevo a cabo en España en 1997. (Pazos, 2006)

Anteriormente los operadores que tenían la mayoría de las rutas eran Iberia y Aviaco, pero con la entrada de nuevos competidores al mercado, se paso de tener una única ruta con un operador, a gestionar la misma ruta con otros operadores, lo cual hizo que incrementara mucho la competencia en el sector. (Gallego, 2015)

En España como consecuencia del proceso de Liberalización, uno de los efectos que más relevancia tuvo, fue el incremento más que notorio de líneas regulares, y entre el año 1993 y 1995 se establecieron 35 nuevas líneas regulares domésticas. (Vilarasau, 2009)

1.3.3 Entrada de nuevas compañías aéreas.

Anteriormente a la liberalización del transporte aéreo existía el concepto de compañías bandera, que era la aerolínea nacional con más peso en un país. En España la compañía de bandera estaba integrada por el Grupo Iberia y pertenecía al estado. Estaba formada por las líneas Iberia, Aviaco, Viva Air, Binter Mediterráneo y Binter Canarias que conformaban el grupo Iberia. Por su puesto pertenecían al Estado, y había un gran monopolio del sector. Tras el proceso de liberalización la mayoría de las empresas aéreas se privatizaron, y de esta forma el estado ya no podía ejercer la misma influencia sobre ella.

El hecho de que existiese una fuerte regulación dio origen a que apareciera un mercado de vuelos no regulares conocidos como "Chárter" que eran vuelos orientados a turistas, y la mayor parte de su ocupación debía formar parte de un paquete turístico, incluyendo los servicios adicionales como era el alojamiento. En la década de los 80 España representaba el 80% de estos vuelos. (Marín, 1999)

Tras la liberalización estos vuelos no regulares se convirtieron en regulares, y una de las entradas más conocidas fue la de Air Europa que se inició en el mercado en Noviembre del 1993. Otra compañía que se inició de manera similar fue Spanair que asemejó las tarifas a las de Air Europa. Ambas compañías tenían tarifas inferiores a las de la compañía Iberia, lo cual hizo que ejercieran una gran competencia en la compañía de bandera.

Luego entraron las compañías denominadas regionales, que no tenían intención de competir con Iberia, como fue la compañía de Air Nostrum, que posteriormente se franquicia con Iberia para mejorar su rentabilidad adquiriendo la denominación de Iberia Regional (Marín, 1999)

CAPÍTULO 2

AEROPUERTOS ESPAÑOLES AENA S.A Y SU ESTRATEGIA EMPRESARIAL

2.1 ORIGEN DE AENA

AENA se constituyó en el año 1991 en virtud del Real Decreto 905/1991, de 19 de junio. En sus estatutos, esta corporación se configuró como una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento y dependiente actualmente de la Secretaría de Transporte.

AENA comenzó con su actividad en materia de la gestión de los aeropuertos españoles el 2 de Noviembre del 1991, y justo un año después el 2 de Noviembre de 1992 comenzó la gestión en materia de navegación aérea. (Utrilla, 2008)

Fueron muchas las inversiones que se realizaron para modernizar las instalaciones de ambas actividades, situando a los aeropuertos españoles a la cabeza del resto de los países del entorno. Entre ellas destacan las inversiones con motivo de los juegos olímpicos de Barcelona, la exposición universal de Sevilla y el acuerdo Schengen¹. Todo ello supuso una remodelación y adecuación de las instalaciones, con el fin de responder a todos estos acontecimientos.

El inicio de estas obras comenzó en la primavera de 1989 y tuvo un coste de más de doce mil millones de pesetas. Se realizaron ampliaciones de la plataforma de estacionamiento de aeronaves hasta los 200.000 metros cuadrados, un nuevo acceso desde la carretera nacional IV, se remodeló la terminal de pasajeros y se construyó una nueva terminal, diseñada por el arquitecto Rafael Moneo. (Utrilla, 2008)

En los últimos años AENA ha experimentado algunos cambios. Así, el 25 de Febrero del 2011 por acuerdo de Consejo de Ministros, se creó AENA Aeropuertos, S.A, una sociedad mercantil estatal, 100% propiedad de AENA. Posteriormente mediante el Real Decreto Ley 8, de 4 de Julio de 2014 se volvió a cambiar su denominación y pasó a llamarse AENA, S.A. Tras este último cambio y con el fin de dar entrada a capital privado y hacer así a la empresa más rentable, finalmente el 11 de Febrero del 2015 AENA S.A salió a bolsa con el 49% de capital privado. (AENA, 2015a: p.25)

2.1.1 Composición y red de Aeropuertos de AENA S.A

Actualmente la red de AENA, cuenta con 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España. Está organizada por cuatro grupos, que se diferencian entre sí en función del número del volumen de pasajeros al año. Hay que destacar, que al margen de estos cuatro grupos, los tres aeropuertos grandes de la red se gestionan de forma independiente. (AENA, 2013a).

¹ Acuerdo en el que comprende a aquellos Estados de la Unión Europea que han acordado la creación de un espacio común cuyos objetivos fundamentales son la supresión de fronteras entre estos países, la seguridad, la inmigración y la libre circulación de personas.(Ministerio del Interior, 2016)



Figura 2.1 Diferenciación de aeropuertos por Grupo

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2013a:11)

Los tres aeropuertos principales de la red son: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona- El Prat y Palma de Mallorca, que como se ha referido anteriormente se gestionan de forma independiente. El resto de aeropuertos se integran en los siguientes grupos:

Grupo Canarias: Este grupo está formado por 8 aeropuertos que pertenecen a la Comunidad autónoma de Canarias. En este grupo se integran los siguientes aeropuertos:

El hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote, Tenerife Norte, Tenerife Sur

Grupo I: Formado por los aeropuertos que gestionan más de 2 millones de pasajeros al año. Representa aproximadamente el 24% del total de la red de aeropuertos españoles. En total son ocho aeropuertos los que integran este grupo:

Málaga- Costa del sol, Alicante-Elche, Ibiza., Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava, Menorca.

Grupo II: Está formado por aeropuertos que procesan entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos:

Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Santiago, Vigo y Zaragoza.

Grupo III: Formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es el grupo más afectado por la crisis, principalmente por su alto peso en el tráfico nacional. Este grupo está compuesto por:

- Bases aéreas abiertas al tráfico civil: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca, Albacete y Madrid-Torrejón que desde febrero del 2013 es una base militar y no tiene tráfico civil.

- Aeropuertos civiles con tráfico comercial: Melilla, San Sebastian, Panplona, Burgos-Villafria y Logroño- Agoncillo.
- Aeropuerto de carga: Victoria
- Helipuertos: Ceuta y Algeciras
- Aeropuertos de aviación general: Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca- Pirineos

La figura 2.2 muestra un mapa con la composición actual de la red de AENA en España. En este mapa se observa que cada aeropuerto tiene entre paréntesis un grupo de tres letras que son los códigos de aeropuertos, los cuales son establecidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) cuya finalidad es la identificación de todos los aeropuertos del mundo.



Figura 2.2 Mapa aeropuertos de AENA

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2017a)

El hecho de que AENA se gestione como una red conlleva muchas ventajas, como la optimización en la operativa del tráfico de interconexiones, la mejora en la gestión de los ingresos comerciales, la diversificación de los mercados, y una mayor comunicación con las compañías aéreas (AENA, 2014a:11)

2.1.2 Tipología de los aeropuertos de la red de AENA.

La red de Aena está compuesta por 14 aeropuertos que se engloban en la tipología de turísticos, 2 Hub², y 25 aeropuertos regionales (AENA, 2014a).

La proporción de la estructura la vemos en la siguiente Figura 2.3:

² Definición HUB: palabra inglesa que significa "cubo" y define a un aeropuerto en el que una o varias compañías aéreas tienen establecido un centro de conexión o distribución de vuelos. Los HUB absorben el tráfico de varios aeropuertos sirviendo como centros de conexión o distribución de vuelos.(ACETA, 2014:1)

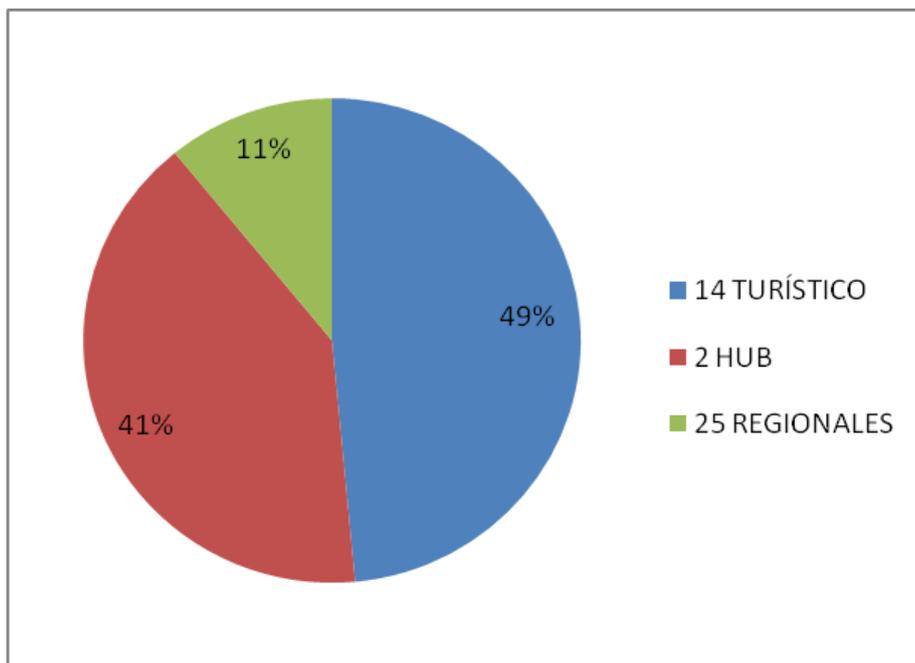


Figura 2.3 Porcentaje de la tipología Aeropuertos Españoles

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2014a:10)

El resto de la red lo componen los 2 helipuertos de Ceuta y Algeciras y también los que se integran dentro de aviación general

A continuación se muestra un pequeño esquema de esta tipología.

TIPOLOGÍA DE AEROPUERTOS RED AENA	NÚMERO AEROPUERTOS
TURÍSTICOS: Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería.	14
HUB: Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2
REGIONALES: Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Victoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25
HELIPUERTOS (Ceuta y Algeciras) AVIACIÓN GENERAL (Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y Sabadell)	7

Figura 2.4 Tipología de la red AENA.

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2014a:10)

2.1.3 AENA Internacional

AENA Desarrollo Internacional S.A, es la sociedad mercantil estatal filial de AENA S.A. y que participa en la gestión y operación de 16 aeropuertos en otros países, su actividad se desarrolla mediante participaciones que tiene en sociedades operadoras de activos aeroportuarios. La participación que tiene en los aeropuertos se gestiona del siguiente modo (AENA 2014b: 65-70)

Aeropuerto de Londres Luton: AENA internacional desde el 16 de Octubre del 2014 posee el 51% del capital (anteriormente poseía el 40%), y por ello tiene el control de dicho aeropuerto. Este aeropuerto dentro de la red de AENA ocupa el quinto lugar, detrás del aeropuerto de Málaga- Costa del Sol

Aeropuertos Mexicanos del pacifico, S.A.P.I de C.V (AMP): AENA Internacional participa en el 33,33% del capital, en lo hace en calidad de socio operador. AENA Internacional explota 12 aeropuertos en México y uno en Jamaica a través de su participación en el Grupo Aeroportuario del Pacifico.

Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A (SACSA): esta sociedad se encarga de la gestión del aeropuerto de Cartagena de indias y AENA internacional participa en el 37,89% de su capital además de ser socio operador.

Aerocali S.A: es la sociedad concesionaria del aeropuerto de Cali en Colombia, y AENA internacional participa con el 50% además de ser socio operador.

A continuación se muestra un esquema para entender mejor la estructura de AENA internacional, y la participación que tiene fuera de España en otros aeropuertos internacionales.

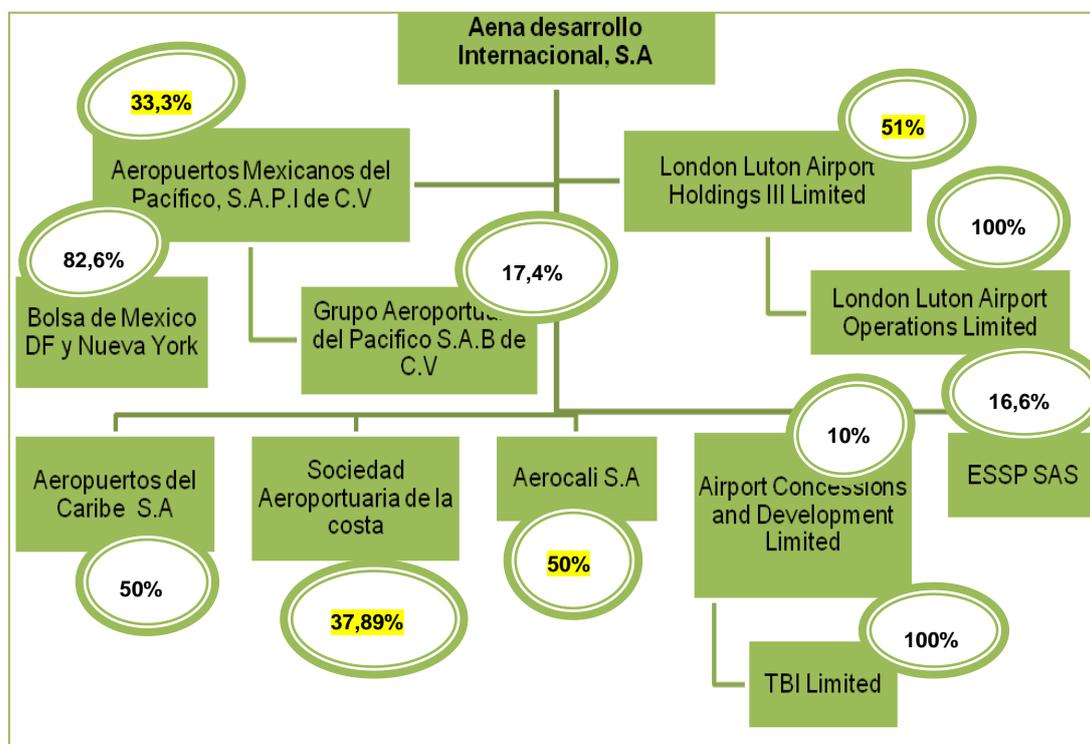


Figura 2.5 Organigrama de participaciones de la Red de AENA internacional

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2014b:65)

Por otra parte, AENA internacional, en el año 2007 creó una unidad encargada de prestar servicios de verificación en vuelos, la cual recibe el nombre de la Unidad de Verificación en Vuelo (UW), y se encarga de prestar servicios a los equipos y ayudas a la navegación. Hasta el año 2008 no comienza de manera oficial a prestar servicios de verificación en vuelo en España. Los servicios de verificación de vuelo se emplean para comprobar desde el aire que los sistemas de navegación aérea que hay instalados en tierra (radioayudas) funcionan correctamente. (AENA, 2016a)

La unidad de AENA Internacional cuenta con una aeronave turbohélice bimotor Beechcraft (modelo King Air B-350), equipada con una consola de verificación en vuelo de última generación, así como personal especializado para ello. Tiene su base en el aeropuerto de Salamanca, y además de prestar servicios de verificación en vuelo a España, también lo hace a países que no disponen de capacidad propia como son Marruecos y Omán. (AENA, 2016a)

2.2 ESTRATEGIAS PARA LA NUEVA AENA AEROPUERTOS S.A

Han sido muchos cambios los que se han producido, para que AENA dejara atrás los números que la hacían ser una empresa deficitaria. El cambio a sociedad mercantil fue el primer paso de muchos que se han ido llevando a cabo en estos últimos años.

En el año 2012, se presentó un Plan estratégico para conseguir en primer lugar el aumento de la eficiencia operativa y en segundo lugar dar viabilidad económica a la empresa.

AENA tras acuerdos con los sindicatos CC.OO, UGT y USO firmó, un plan de Viabilidad que recogía importantes medidas (Ministerio de Fomento, 2012).

Finalmente este proyecto fue aprobado en junio del 2012 por el Ministerio de Fomento y se denominó "Plan de Eficiencia Aeroportuaria"(AENA, 2012b:28)

Sus bases de crecimiento futuro se basan en "(AENA, 2012a:36-39)

- ✓ La mejora de la eficiencia en la gestión y recorte de gasto.
- ✓ El incremento de los ingresos comerciales
- ✓ Racionalización de las inversiones
- ✓ Establecimiento de un marco regulatorio semejante a la de otros países europeos que permita la recuperación de costes.

A continuación se explicará con más detalle en que han consistido las bases de crecimiento futuro que se integran dentro del Plan de Eficiencia Aeroportuaria, y cuáles han sido sus repercusiones.

2.2.1 La mejora de la eficiencia en la gestión y recorte de gasto

La transformación fue llevada a cabo durante el año 2011 y 2012 que gracias a la gestión de la compañía, poniéndose en marcha un control de gastos y una mejora de la eficiencia operativa y la productividad, reflejada en los años posteriores.

Como medidas de reducción de gastos se encuentra el Plan de Eficiencia Aeroportuaria, medidas de eficiencia compete al ámbito de servicios, operativo, y laboral. (AENA, 2012a:36)

En la eficiencia de servicios.

Se mejoran los procesos de renegociación de los contratos con proveedores, se disminuyen las asistencias técnicas y se toman medidas de eficiencia energética así como políticas de austeridad en los demás gastos.

En las medidas de la operativa.

Como elemento más importante, se destaca la adaptación de los horarios operativos a la demanda de vuelos. Para ello se establecen en cada aeropuerto en función del horario operativo.

Y en las de carácter laboral

Mencionamos el Plan de Desvinculación voluntaria que en el entorno de este plan de eficiencia, AENA pactó con los sindicatos un plan de desvinculación voluntaria con un límite de 1600 personas. (Ministerio Fomento, 2012)

En el año 2011 el total de la plantilla ascendía a 13.373 empleados, y en el año 2015 la plantilla ha pasado a ser de 7.204 empleados. (AENA, 2016b; 2011:219)

Fue la primera compañía que se acogió al reciente real Decreto 1484/2012 del 29 de Octubre), que se trata de un expediente de regulación de empleo. Aunque el plazo para esta desvinculación fue a 31 de Diciembre del 2012, la salida fue llevada a cabo de forma paulatina hasta el primer semestre del año 2013. Finalmente se acogieron a este plan de desvinculación voluntaria 921 trabajadores de AENA. (AENA, 2012b:28)

Hay que mencionar que el coste de este plan de desvinculación no supuso el dinero de los contribuyentes, ya que AENA no recibe aportación económica alguna de los presupuestos generales del Estado ni de los contribuyentes, es una empresa que se gestiona con sus propios recursos. El coste total del Plan Social de Desvinculación Voluntaria en 2012 fue de 134,5 millones de euros, y de 5,6 millones de euros en 2013. (AENA, 2013b:31)

Además de todo lo anterior, se han tomado otras medidas como la movilidad geográfica del personal, la disminución de horas extras y gastos de viaje, y se ha llevado a cabo una reestructuración organizativa que ha disminuido los puestos directivos y los de estructura (son los que ostentan un puesto de mando).

A continuación en la tabla 2.1 se muestra una evolución del ahorro en los gastos que se han ido produciendo a lo largo del periodo 2011-2014 tras el Plan de Eficiencia Aeroportuaria que se ha implantado en AENA S.A. El efecto producido fue un ahorro de 130 millones en el año 2012 con respecto al 2011, 124 millones en 2013 con respecto al 2012 y 41 millones en el 2014 con respecto al 2013. En total en un período de tres años se redujeron los gastos en 295 millones de euros. (AENA, 2012a:36; 2015b:59)

GASTOS	2011	2012	% Var	2013	% Var	2014	% Var	2015	% Var
Aprovis.	211,2	198,6	-6,0%	196,1	-1,3%	180,4	-8,0%	181	0,3%
Gastos de per.	394,1	374,4	-5,0%	339,9	-9,2%	349,7	2,9%	388,1	11,0%
Servicios Ext.	991,9	883,4	-10,9%	796,4	-9,8%	761	-4,4%	872,2	14,6%
Total	1587,2	1456,5	-8,2%	1332,4	-8,5%	1291,1	-3,1%	1441,3	11,6%

Tabla 2.1 Evolución de gastos, tras las medidas de eficiencia.

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2012a:36; 2013b:31; 2015b:59)

Periodo 2011-2012

La reducción de los gastos en este periodo se refleja en 130 millones de euros menos respecto al año 2011, lo que supone una variación del -8,2%. En esta partida no se ha incluido el plan social de desvinculación voluntaria que supuso 134,5 millones de euros. (AENA Actividad 2012a:36)

Esta reducción de gastos operativos se debe a la puesta en marcha del plan de eficiencia aeroportuaria que conllevó una serie de medidas como:

- ✓ Servicios: Mejora en los procesos de renegociación de contratos con los proveedores, reducción de las asistencias técnica, y de servicios profesionales, eficiencia energética.
- ✓ Operativas: adaptación de los horarios operativos a la demanda de vuelos.
- ✓ Laboral: el plan de desvinculación voluntaria, medidas de flexibilidad de la jornada, polivalencia, reducción de horas extras, y reducción de puestos de estructura y directivos

Periodo 2012-2013

La reducción del gasto en personal es debido al plan de salidas progresivo del personal acogido al plan social de desvinculaciones voluntarias, que finalizó en el primer semestre del 2013.

En los servicios exteriores u otros gastos de explotación es donde más se ha reducido en un 9,9%, que se debe principalmente a las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo del 2012 y 2013. Se han racionalizado y optimizado los costes en servicios, seguridad, eficiencia energética, comunicación, material de oficina entre otros. (AENA, 2013b:31)

Periodo 2013-2014

El mayor ahorro en el aprovisionamiento se ha producido por la finalización del proceso de liberalización del servicio de control de tránsito en 12 aeropuertos, siendo de un total de 15,7 millones de euros respecto al año anterior 2013. (-8%var). (AENA, 2014b:27)

En los gastos de personal no está incluida la provisión del plan social de desvinculación voluntaria. En esta partida se incluye el gasto de la incorporación del

aeropuerto de LUTON, alcanzando un resultado de +2,9% (9,8 millones de euros). Si descontamos esta partida, los gastos de personal hubiesen disminuido en -1,6 millones de euros. (AENA, 2014b:27)

La disminución del -4,4 % de los servicios exteriores se deben a las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo del periodo 2012 - 2013, y también debido a que se han realizado menores provisiones para riesgos en 2014 y la reversión de provisiones para insolvencias. (AENA, 2014b:27)

2.2.2 El incremento de los ingresos comerciales

AENA introduce una serie de medidas con el fin de incrementar los ingresos comerciales (AENA, 2012a:38)

- ✓ Un plan de acción comercial para todas las líneas de negocio que contiene.
- ✓ Renegociar los concursos de las tiendas libres de impuestos Duty Free, y aumentar los espacios para la actividad comercial.
- ✓ Promocionar y mejorar las instalaciones destinadas a las Salas Vip.
- ✓ Un nuevo modelo para la gestión de los aparcamientos en 32 aeropuertos de la red.

2.2.3 Racionalización de las inversiones

En la última década AENA realizó muchas inversiones con el fin de modernizar sus instalaciones, lo cual le ha permitido tener la posibilidad de ir descendiendo sus inversiones. En estos años, en los que han llevado a cabo su plan de eficiencia le ha permitido disminuir la inversión en más de la mitad. (AENA, 2013b:36)

En la siguiente tabla 2.2 se muestra las inversiones realizadas a lo largo del período 2008-2014, y como se han ido disminuyendo. Hay que destacar que la tabla que precede, en el año 2014 no están incluidos los 8.3 millones € invertidos en el Aeropuerto de LUTON.

AÑO	INVERSIONES REALIZADAS	PORCENTAJE VARIACIÓN
2008	1968 millones de €	
2009	1622 millones de €	17,6%
2010	1558 millones de €	3,9%
2011	1084 millones de €	30,4%
2012	815 millones de €	24,8%
2013	492 millones de €	39,6%
2014	307,8 millones de €	37,4%
2015	227,20 millones de €	26,19%

Tabla 2.2 Disminución de las inversiones periodo 2008-2014

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de AENA (2013b:36; 2015b:60)

2.2.4 Establecimiento de un marco regulatorio semejante a la de otros países europeos que permita Recuperación de costes

El Real decreto ley 20/2012 del 13 de Julio introdujo el sistema dual till gradual de 5 años, que consiste en que las tarifas de AENA S.A se vayan adecuando de manera progresiva al del resto Europeo. El incremento de las tarifas consiste en un porcentaje del IPC más 5 puntos cada año.

En Mayo del 2013, se firmó un acuerdo para cinco años de duración que modificaba los límites de incremento en un máximo de 2,5% en 2014, un 4,5% en 2015 y un 5,5% en 2016, 2017 y 2018 (AENA 2012a:39).

2.3 RESULTADOS TRAS LA NUEVA GESTIÓN DE AENA EN CIFRAS EN EL PERIODO 2012-2015

A continuación se muestra una breve descripción de las principales cifras de AENA tras la nueva reestructuración de la gestión y puesta en marcha del plan de eficiencia llevado a cabo en el periodo del 2012-2015.

2.3.1 Principales cifras del período 2012-2015

Año 2012 (comienzo en el segundo semestre)

Los ingresos ordinarios aumentaron hasta 2598,5 millones de euros en el año 2012, lo que supone un 8%. Este incremento de 192,8 millones de euros se debe en gran parte a la adecuación al mercado de las tarifas que ha tenido su efecto a partir de julio del 2012. Este efecto ha compensado la evolución negativa del tráfico aéreo que disminuyó en un 5%. (AENA, 2012b:26-27)

Debido a las medidas de control y reducción de gastos y optimización de los procedimientos a los horarios operativos a la demanda, renegociación de contratos, y otra serie de medidas se refiere una significativa reducción de los gastos operativos que es superior al 5% respecto al 2011, disminuyendo en 131,5 millones de euros

El EBITDA ha aumentado de 869,4 millones de euros a 1188,9 millones de euros que supone un incremento de 36,7% e implica una mejora de 10 puntos básicos en el margen alcanzando un 46%.

Año 2013

Los ingresos ordinarios han aumentado un 10,7% alcanzando los 2876,8 millones de euros, aunque la ralentización económica y la debilidad de la demanda han provocado una caída del 3,5% en el número de pasajeros con respecto al año 2012 (AENA, 2013a:27).

La continuidad en las medidas de eficiencia impartidas desde el año anterior ha permitido en el 2013 una reducción significativa en los gastos de explotación de más de un 6% respecto al año 2012.

El EBITDA ha aumentado de 1.214,6 a 1.610 millones de euros al cierre del 2013, lo que supone un incremento del 32,6% y un aumento en el margen de EBITDA en 9 puntos básicos.

Y cabe destacar que el resultado neto en el año 2013 se sitúa en 596,7 millones de euros frente a las pérdidas registradas en el año 2012 de -63,5 millones de euros. Es aquí donde empieza a reflejarse claramente que la compañía comienza a ser rentable con las medidas de eficiencia puestas en marcha desde mediados del año 2012.

Año 2014

Los ingresos totales del año 2014 alcanzaron los 3.165 millones de €, lo que supone un 8% más respecto al año 2013. Cabe destacar que un 25,7% de estos ingresos corresponden a los derivados de los servicios comerciales que se prestan tanto dentro como fuera de la terminal (AENA, 2014:22). La gestión de los nuevos contratos y las acciones comerciales que se han llevado a cabo en el plan de eficiencia se han visto reflejadas en los resultados.

El EBITDA asciende a 1875 millones de € que supone un aumento interanual del 16,5 frente al año anterior 2013, y con un margen EBITDA de 59,3% gracias a las medidas de eficiencia que se han implantado en los tres últimos años 2012-2014 (AENA, 2014:23).

Y el beneficio neto es de 478,7 millones de €, que respecto al año 2013 hay una diferencia negativa de 118 millones de €. Esto se debe a una serie de gastos extraordinarios que incluyen: dotación de intereses de expropiaciones del aeropuerto Madrid-Barajas (116,97 millones de euros) realizada en 2014 y deducciones por inversiones activadas y aplicadas (247 millones de euros) en el impuesto del 2013, al ser el primer año que la compañía era rentable (AENA, 2014:23).

Año 2015

Los ingresos totales han ascendido a 3.517,8 millones de euros que nos indica un incremento del 11.1% respecto al año 2014, y de los cuales 747,5 millones de euros corresponden a los ingresos comerciales, que aumentaron en un 16,3% respecto al año 2014 (AENA 2015b:27-34).

El EBITDA ha sido de 2098 millones de € que supone un crecimiento del 12,4 € respecto al año 2014 alcanzando un margen de EBITDA del 59,6%.

El Beneficio neto se encuentra en 833 millones de € que supone un incremento del beneficio con respecto al año 2014 de un 74,2% (AENA, 2015a:4).

Hay que destacar que en este año 2015 el tráfico alcanzado supone el segundo mejor año en la historia de AENA con 207,4 millones de pasajeros frente al año 2007 que fueron 210,4 millones de pasajeros

A continuación en la tabla 2.3 se muestran la evolución de algunas de las cifras de los resultados financieros tras las medidas de eficiencia y ahorro, que se han establecido en AENA.

ANALISIS	2012	% Var	2013	% Var	2014	% Var	2015
Ingresos ordinarios	2.598,5	10,7%	2.876,7	10,02%	3.165,0	11,15%	3.517,8
Gastos operativos	2.289,9	-6,1%	2.150,1	-3,50%	2.113,2	7,21%	2.265,6
EBITDA	1.214,6	32,6%	1.610,0	16,5%	1.875,4	11,89%	2.098,4
Margen Ebitda	47%	19,14%	56,00%	5,89%	59,30%	1,18%	60,00%
Resultado de Exp (EBIT)	381,1	107,9%	792,3	41,8%	1.051,8	19,05%	1.252,2
Beneficio neto	-63,5	1039,2%	596,6	-19,8%	478,6	74,15%	833,5
Deuda Fra Neta	12.077,5	-5,66%	11.393,7	-8,88%	10.382,3	-12,32%	9.103,0

Tabla 2.3. Evolución económica 2012-2015 (en millones de euros)

Fuente: elaboración propia a través de datos AENA (2013a:27; 2014a:22-23; 2015a:11-17).

CAPÍTULO 3

EVOLUCION TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA

3.1 EVOLUCION DEL TRAFICO AEREO COMERCIAL EN ESPAÑA. AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA (1990-2015)

Según datos del Ministerio de Fomento, España es el cuarto país del mundo y segundo en Europa por movimiento de pasajeros en el año 2012. Aun así en este dicho año los aeropuertos españoles gestionaron un 5% menos que en 2011, indudablemente afectado por el impacto de la crisis que le ha venido afectando desde el año 2008. (Ministerio de Fomento, 2012)

Además de este descenso en el tráfico aéreo, las aerolíneas han visto mermado sus beneficios, originado en mayor parte por una subida en los precios del petróleo. Como consecuencia de las tensiones políticas en la región del Golfo. (IATA, 2012). Sin embargo 2014 comienza un aumento de volumen de pasajeros de más de 8 millones con respecto al año 2013, lo que supone un crecimiento de un 5%. (Ministerio de Fomento, 2014)

Los principales mercados que en España, son el mercado de la Unión Europea, el mercado doméstico y el mercado Extra UE. A continuación, se describe el comportamiento de estos mercados en España durante la crisis que España experimentada en los últimos años.

Mercado domestico:

La entrada de diversas líneas de servicio de alta velocidad como el Ave a los destinos nacionales ha hecho que este mercado sea el que peor comportamiento haya tenido en estos últimos años.

Este mercado, desde septiembre del 2011 es que más se había visto afectado por la crisis. No es hasta abril del 2014 cuando comienza a recuperarse teniendo un aumento en 26,48 millones de pasajeros más, lo que generó un crecimiento del 2.1%. (Ministerio de Fomento, 2014)

Las compañías con mayor tasa de mercado en el 2015 son los operadores de Vueling con un 29%, seguida de la compañía de Air Europa con un 17%, Ryanair con un 15%, Air Nostrum con un 10% e Iberia Express con un 9%, y el resto de compañías, que en total representan el 20%.(Ministerio de Fomento, 2015)

Mercado Unión Europea

Este es el mercado que mayor importancia tiene para España, y creciendo en 2014 un 5,9% hasta alcanzar los 5 millones de pasajeros, y en 2015 un 6.4% llegando a los 7,01 millones de pasajeros (Ministerio de Fomento, 2014; 2015)

En el 2015, este mercado quien tiene mayor cuota de mercado es Ryanair, que se sitúa en un 21%, Easyjet tiene el 9%, Vueling el 9%, Air Berlin el 6%, Iberia el 4% y el resto de compañías el 51%.(Ministerio de Fomento, 2015)

Mercado Extra Unión Europea

Este mercado, conecta el tráfico aéreo con países no comunitarios, y en 2014 creció un 4,7%, destacando que el tráfico con las islas creció un 2.2%, y con la península un 5.2%. (Ministerio de Fomento, 2014). En 2015 creció un 3.8%, lo que supone 229 mil pasajeros. Hay que destacar que el 88% de los pasajeros, lo hicieron desde la península. Mientras que los vuelos desde la península aumentaron en este año un 6%, la conexión desde las islas disminuyó un 9,7%.

Iberia es líder en este mercado, con una cuota del 20%, le siguen Air Europa y la compañía Easyjet con un 7%, Swiss con un 6% y Norwegian con un 5%. El resto de las compañías, ocupan el 56% del total. (Ministerio de Fomento, 2015)

3.1.1 Evolución movimiento de aeronaves 1990-2015

La evolución del movimiento de aeronaves ha sufrido el impacto desfavorable de la crisis, observándose una disminución desde el 2008 y una recuperación del tráfico a partir de 2013.

En la tabla 3.1 se muestran el número de movimientos de aeronaves, desde el año 1990 hasta el 2015. Se observa que los efectos de la crisis ha producido un descenso de este movimiento total de aeronaves. En los vuelos nacionales del 2008 al 2009 desciende un 11,4%, y la caída más importante esta en el 2012 y 2013 con un descenso del 16,9% y 16,6% respectivamente. Es a partir del 2014 cuando empieza un leve aumento del 1,9% y en 2015 un 9%.

Sin embargo en los vuelos internacionales el comportamiento es distinto, aunque el periodo de crisis ha causado descensos e inestabilidades, estos han sido leves, y vemos como a partir del año 2011 los vuelos internacionales cobran mayor importancia que los vuelos nacionales.

Del año 2008 al 2009 sufre una caída del 10,2%, pero en el 2010 comienza a aumentar de forma modesta en un 2,4%, alcanzando un aumento del 7,7% en 2011. Sólo una pequeña caída en el 2012 de un 3,2%, para ir aumentando en el resto de los años de estudio.

MOVIMIENTO DE AERONAVES			
PERIODO	VUELOS NACIONALES	VUELOS INTER	TOTAL
1990	398.301	335.205	733.506
1991	448.071	351.887	799.958
1992	497.784	380.478	878.262
1993	459.819	400.680	860.499
1994	492.533	435.694	928.227
1995	528.157	474.975	1.003.132
1996	596.638	494.121	1.090.759
1997	674.215	526.557	1.200.772
1998	681.438	572.276	1.253.714
1999	738.613	638.169	1.376.782
2000	801.048	696.059	1.497.107
2001	818.729	710.761	1.529.490
2002	780.774	714.581	1.495.355
2003	824.169	768.166	1.592.335
2004	893.111	824.050	1.717.161
2005	975.415	870.160	1.845.575
2006	1.030.625	908.641	1.939.266
2007	1.096.241	986.688	2.082.929
2008	1.051.917	968.234	2.020.151
2009	932.461	869.205	1.801.666
2010	906.064	890.266	1.796.330
2011	885.799	959.304	1.845.103
2012	736.089	928.143	1.664.232
2013	613.974	930.320	1.544.294
2014	625.894	968.501	1.594.395
2015	682.280	1.054.834	1.737.114

Tabla 3.1: Evolución de movimiento de aeronaves en España

Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Fomento (2017a).

En la Figura que precede se puede observar con más claridad la evolución que se ha producido en el movimiento de aeronaves en España durante el período 1990-2015.

Observamos cómo a partir del 2011 los vuelos internacionales adquieren mayor peso que los vuelos nacionales.

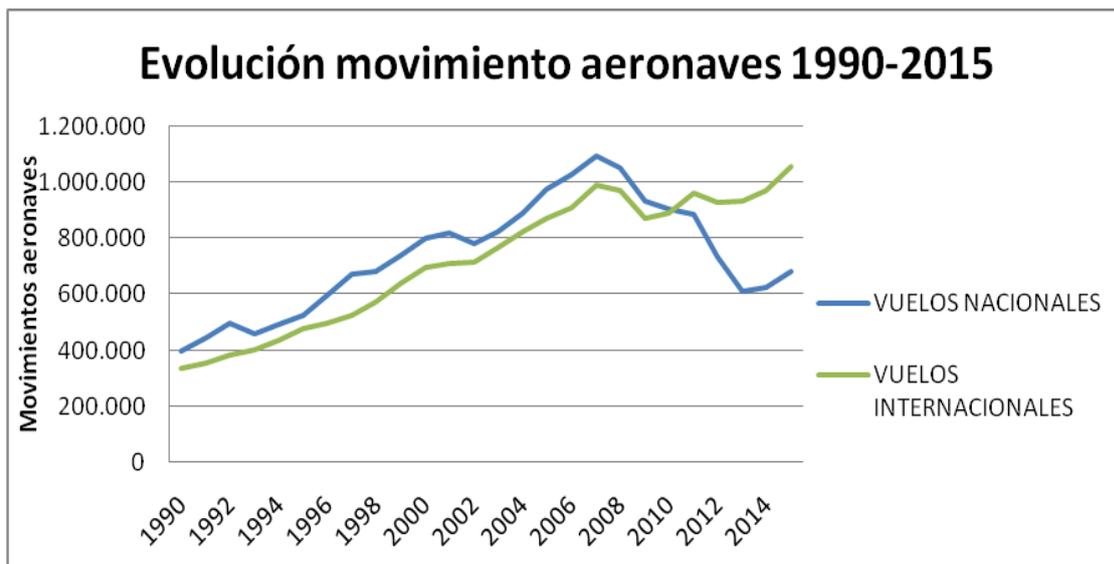


Figura 3.1: Movimiento de aeronaves en aeropuertos españoles en 1990-2015

Fuente: elaboración propia a partir de la Tabla 3.1

En las primeras dos décadas de estudio 1990-2010 se produce un aumento progresivo del movimiento de aeronaves tanto en los vuelos nacionales como internacionales, pero tiene mayor importancia los vuelos nacionales. Es a partir del año 2011 cuando el movimiento internacional empieza a tener un crecimiento más que proporcional al movimiento de aeronaves de ámbito nacional, que sufren un descenso en el tráfico.

3.1.2 Evolución tráfico de pasajeros 1990-2015

El transporte de pasajeros comienza a disminuir en 2007 en el caso de vuelos nacionales, y continúa teniendo el mismo comportamiento hasta el año 2014. La evolución experimentada es de 88.880.611 a 58.534.995 pasajeros, lo cual indica que el transporte de pasajeros ha sufrido un descenso del 34,14%.

Sin embargo en el caso de los vuelos internacionales sufre un pequeño descenso en el año 2009 de un 8,74% pero vuelve a aumentar en los siguientes años, y otro leve descenso en 2012, pero que es casi insignificante.

Uno de los motivos que explica el descenso de los vuelos nacionales se debe al fuerte impacto que ha tenido el transporte ferroviario con las líneas de alta velocidad, por eso las rutas de mayor distancia cobran mayor importancia en el mercado.

En pleno período de la crisis en los años 2010 y 2011 hay una recuperación del transporte aéreo total (nacional e internacional), pero de nuevo entre el 2012 y 2013 el volumen de tráfico se retrae

La evolución más que favorable que ha tenido el transporte de pasajeros a lo largo de estos años, se ha debido al aumento continuo de la capacidad de transporte de los aviones, y a una racionalización de los servicios aéreos, ello unido a una mayor oferta de rutas. El crecimiento del turismo ligado al ocio, así como un mayor número de visitantes extranjeros en España contribuyen al aumento del tráfico aéreo.

Otro de los factores que se le puede atribuir a este crecimiento es la relevancia que tienen los flujos internacionales, que como se puede observar en 2015 alcanza el 57% del total del tráfico aéreo.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS			
PERIODO	VUELOS NACIONALES	VUELOS INTERNACIONALES	TOTAL
1990	35.240.336	38.128.678	73.369.014
1991	37.290.988	38.940.815	76.231.803
1992	39.735.822	42.936.392	82.672.214
1993	36.257.262	45.152.213	81.409.475
1994	37.456.574	51.951.353	89.407.927
1995	39.962.453	55.470.035	95.432.488
1996	43.131.935	57.579.166	100.711.101
1997	46.402.906	62.249.577	108.652.483
1998	47.575.029	68.794.604	116.369.633
1999	50.947.533	75.746.231	126.693.764
2000	57.453.166	81.161.100	138.614.266
2001	57.909.053	84.823.151	142.732.204
2002	56.639.251	84.600.645	141.239.896
2003	61.229.555	90.503.804	151.733.359
2004	67.268.713	96.619.804	163.888.517
2005	76.359.110	102.688.252	179.047.362
2006	81.489.624	109.635.097	191.124.721
2007	88.800.611	119.709.595	208.510.206
2008	82.142.255	120.080.949	202.223.204
2009	75.595.953	110.425.702	186.021.655
2010	76.568.074	114.984.402	191.552.476
2011	76.223.495	127.068.939	203.292.434
2012	66.728.775	126.440.243	193.169.018
2013	57.394.662	129.043.014	186.437.676
2014	58.534.995	136.443.215	194.978.210
2015	62.127.735	144.471.151	206.598.886

Tabla 3.2: Movimiento de pasajeros en España entre 1990-2015

Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Fomento (2017b).

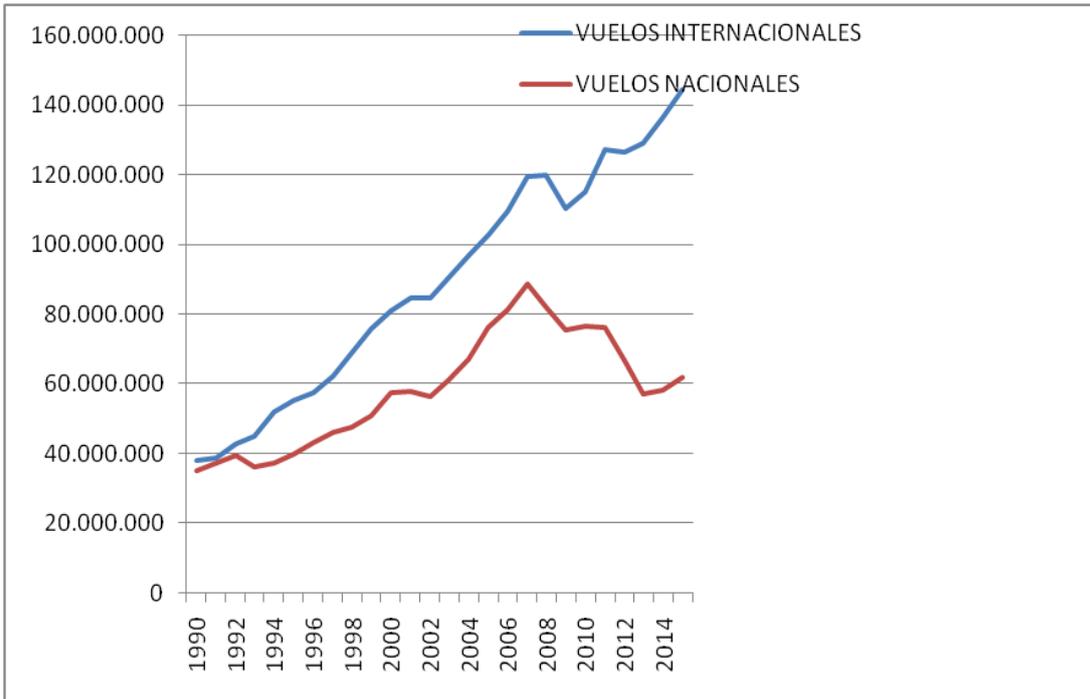


Figura 3.2: Movimiento de pasajeros en aeropuertos Españoles en 1990-2015

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 3.3

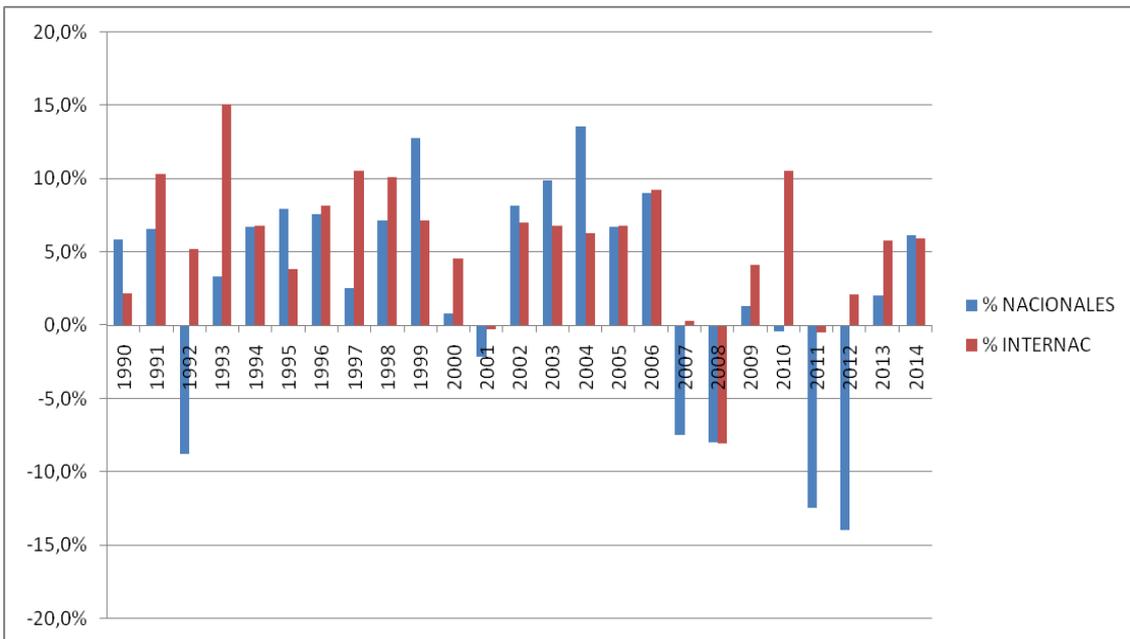


Figura 3.3: Porcentajes movimiento de pasajeros 1990-2015

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 3.3.

3.2 PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA RED DE AENA S.A

A continuación se muestra la evolución de los 3 principales aeropuertos de España que son Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca, que representan el 50% del total de la red de AENA.

El primer lugar por afluencia de pasajeros lo ocupa el aeropuerto de Madrid- Adolfo Suarez, seguido de Barcelona El -Prat y por último el aeropuerto de Palma de Mallorca.

3.2.1 Comparativa evolución de los aeropuertos: Madrid - Adolfo Suarez, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca

El aeropuerto de Madrid - Adolfo Suárez

Se encuentra situado al noroeste de la ciudad de Madrid, en el distrito de barajas, y con un fácil acceso por su corta distancia con el núcleo urbano, a eso le sumamos que tanto el transporte público como el privado facilita el desplazamiento hacia sus cuatro terminales. (AENA, 2016c)

El aeropuerto de Adolfo Suarez Madrid Barajas es uno de los principales puntos de entrada de turistas en España, y por su situación geográfica facilita el número de conexiones con Europa, América y Latinoamérica

El Aeropuerto Barcelona El Prat.

Ocupa el número dos de la red de AENA, y se encuentra situado al suroeste de la Ciudad de Barcelona, muy próximo a la costa a seis metros sobre el nivel del mar. Tiene dos terminales de pasajeros T1 y T2, esta última recoge lo que antes eran tres terminales distintas. (AENA, 2016d)

Tiene muy buena comunicación con la ciudad, disponiendo de un fácil acceso por servicio de tren, autobús que va desde el centro de Barcelona al aeropuerto, y un servicio de taxis que trabaja de forma permanente.

El Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Se encuentra situado a tan solo 8 km de la ciudad de Palma de Mallorca, y está especializado en turismo vacacional. Su tráfico aéreo es fundamentalmente internacional, siendo su afluencia más alta en periodos estivales. Alemania es el país con mayor tránsito en el aeropuerto de Palma de Mallorca, seguido de España y Reino Unido.

Hay que destacar la evolución de los vuelos internacionales en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que como se puede observar en la tabla 3.4. en el año 1990 eran inferiores a los nacionales, y a medida que han ido transcurriendo los años han alcanzado cifras muy superiores llegando casi a triplicar el volumen de pasajeros en 2015.(AENA, 2016e).

A continuación se muestra la evolución de estos tres aeropuertos en el período 1990-2015

AÑOS	AEROPUERTO MADRID		AEROP.BARCELONA		AEROP.P.MALLORCA		TOTAL	% RESTO DE LA
	NACIONALES	INTERNAC	NACIONALES	INTERNAC	NACIONALES	INTERNAC		
1990	8.600.819	7.436.766	5.506.309	3.544.071	3.383.453	7.894.841	36.366.259	50%
1991	8.944.326	7.163.514	5.703.980	3.278.739	3.535.104	8.204.404	36.830.067	48%
1992	9.694.193	8.374.811	6.126.735	3.899.509	3.645.405	8.253.877	39.994.530	48%
1993	8.742.375	8.599.782	5.705.599	3.948.541	3.392.899	9.036.587	39.425.783	48%
1994	9.265.936	8.959.162	6.094.225	4.202.470	3.441.876	10.609.110	42.572.779	48%
1995	10.060.499	9.509.974	6.740.178	4.573.210	3.668.624	10.968.781	45.521.266	48%
1996	11.097.391	10.172.245	7.562.594	5.356.103	3.928.844	11.338.114	49.455.291	49%
1997	12.102.218	11.013.890	8.301.094	6.261.404	4.157.986	12.290.624	54.127.216	50%
1998	12.754.599	12.165.948	8.674.941	7.071.350	4.156.975	13.402.084	58.225.897	50%
1999	13.795.707	13.794.969	9.048.956	8.079.712	4.428.042	14.659.614	63.807.000	50%
2000	16.517.059	16.049.007	9.988.206	9.387.132	4.836.130	14.460.592	71.238.126	51%
2001	16.718.209	17.059.653	10.075.536	10.470.144	4.804.848	14.317.984	73.446.374	51%
2002	16.437.685	17.239.619	9.975.951	11.193.046	4.649.208	13.112.797	72.608.306	51%
2003	17.218.633	18.140.468	10.602.267	11.939.357	5.269.712	13.860.264	77.030.701	51%
2004	18.168.317	19.953.106	11.477.278	12.886.016	5.675.185	14.699.038	82.858.940	51%
2005	19.567.545	21.993.007	13.367.590	13.573.625	6.000.856	15.218.041	89.720.664	50%
2006	20.589.801	24.568.441	14.370.238	15.465.475	6.380.439	16.004.538	97.378.932	51%
2007	22.767.156	29.022.463	15.084.042	17.621.405	6.600.841	16.604.036	107.699.943	52%
2008	20.714.149	29.787.007	12.771.240	17.398.423	6.326.697	16.484.174	103.481.690	51%
2009	18.884.879	29.066.116	11.192.303	16.101.853	6.334.825	14.853.407	96.433.383	52%
2010	18.702.156	30.930.748	11.628.879	17.543.278	6.225.656	14.872.641	99.903.358	52%
2011	17.095.150	32.446.967	12.669.148	21.663.338	6.255.451	16.455.686	106.585.740	52%
2012	14.486.737	30.615.391	11.451.160	23.640.200	5.602.593	17.048.910	102.844.991	53%
2013	11.952.232	27.709.246	10.171.849	25.003.077	4.903.576	17.852.086	97.592.066	52%
2014	12.145.696	29.618.201	10.273.084	27.246.041	5.083.798	18.017.196	102.384.016	53%
2015	12.981.872	33.785.492	10.598.570	29.077.690	5.604.882	18.124.984	110.173.490	53%

Tabla 3.3: Evolución de los principales aeropuertos de la red

Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Fomento (2017c; 2017d; 2017e)

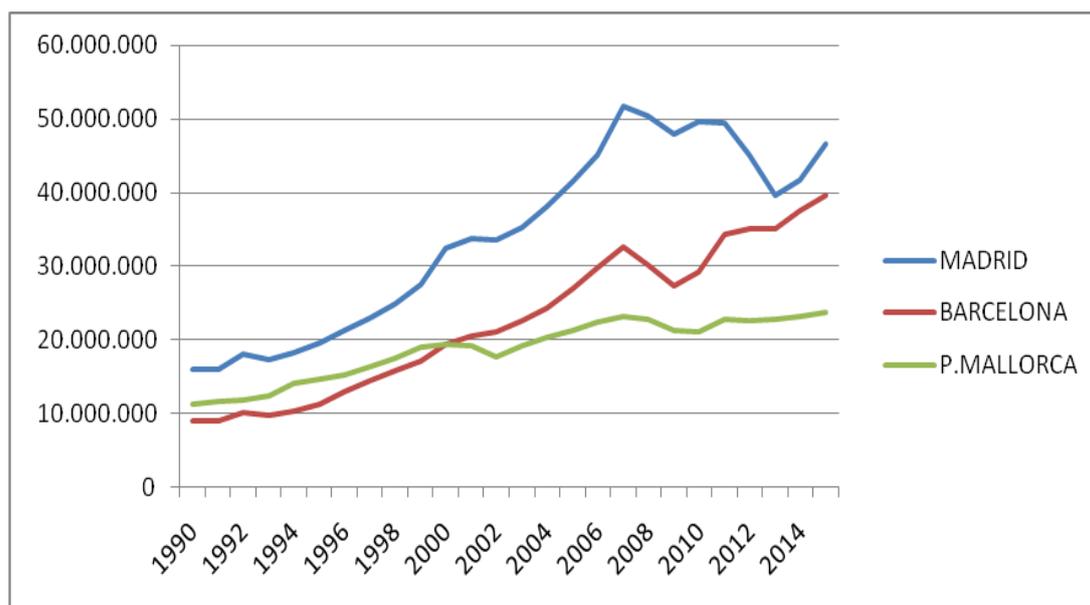


Figura 3.4: Evolución de los pasajeros totales en los principales aeropuertos de la red.

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 3.6

3.3 EVOLUCION DE AEROPUERTOS DIFERENCIADO POR GRUPOS I, II Y III

Se muestra la evolución de los otros aeropuertos de la red, que conforman la clasificación según al grupo al que pertenezcan (grupo I, grupo II y grupo III)

Se han elegido tres aeropuertos de cada grupo, con el fin de hacer el estudio de su evolución, así como la tendencia que han seguido en los últimos años.

3.3.1 Evolución Grupo 1 (Ibiza, Alicante, Sevilla)

Se han elegido a estos tres aeropuertos que pertenecen al grupo 1, con el fin de ver su evolución en el período 1990-2015 y ver cuál ha sido su crecimiento. Se engloban en este grupo a aquellos aeropuertos que tienen una afluencia de pasajeros de más de 2 millones de pasajeros al año.

El Aeropuerto de Ibiza (IBZ)

Situado a 7,5 km de la capital tiene muy buena conexión con los núcleos turísticos más importantes. El aeropuerto de Ibiza se caracteriza por su demanda estacional, y por su carácter turístico. También tiene un alto tráfico regular interinsular y peninsular (AENA, 2016f).

En los meses de temporada baja que comprende desde Noviembre hasta Marzo su actividad es prácticamente nula, con menos de 0.1 millones de pasajeros mensuales, debido principalmente a que no existen pasajeros extranjeros que residan en Ibiza durante esos meses, como si es en el caso de Alicante y Málaga (Echegaray, 2015).

Quizás por ello que es el que menos ha descendido en el periodo de la crisis. El único año que presenta una caída más elevada es en el 2013 pero en el siguiente año se recupera.

Cabe destacar que en esta última década el Aeropuerto de Ibiza ha aumentado en 2015 con respecto al año 2005 casi un 50% más en sus vuelos nacionales.

Aeropuerto de Alicante (ALC)

Se encuentra situado a 9 kilómetros de la ciudad de alicante, en el término municipal de Elche.

El aeropuerto de Alicante podemos destacar que los vuelos internacionales son el ochenta por ciento del total de vuelos, siendo los países de mayor afluencia el Reino Unido, Alemania y Holanda. Es el sexto aeropuerto de la red tras el de Gran Canarias. Su tráfico internacional se ha multiplicado por 1874 veces en los últimos 50 años (Echegaray, 2015).

El aeropuerto de alicante no tiene una estacionalidad muy acentuada, ya que durante los meses de baja temporada también mantiene el tráfico de la población residencial (Echegaray, 2015).

Aeropuerto de Sevilla. (SVQ)

El aeropuerto de Sevilla, se encuentra situado a diez kilómetros al noroeste de la ciudad. Su mayor expansión fue en el año 1992 con motivo de la Exposición universal, que se realizó la construcción de un nuevo edificio terminal (AENA, 2016g).

Este aeropuerto tiene mayor afluencia de vuelos nacionales que internacionales. Aunque al inicio del período de estudio en el año 1990, los vuelos internacionales eran casi inapreciables, ocupando aproximadamente el 11% del total, actualmente los vuelos internacionales alcanzan casi el 45% (Tabla 3.4).

A continuación en la siguiente tabla 3.4 se puede observar la evolución de estos tres aeropuertos, que como se puede apreciar aunque pertenezcan al mismo grupo, su comportamiento y evolución es distinto.

AÑOS	IBIZA		ALICANTE		SEVILLA	
	NACIONAL	INTERNACIONAL	NACIONAL	INTERNACIONAL	NACIONAL	INTERNACIONAL
1990	872.811	1.586.507	767.670	1.920.501	1.451.351	179.482
1991	933.034	1.615.067	781.977	1.866.555	1.498.919	212.075
1992	879.613	1.695.044	813.632	1.963.187	2.180.976	633.541
1993	841.873	1.892.941	798.256	2.065.676	1.092.812	241.386
1994	844.887	2.375.449	856.324	2.600.565	1.042.864	207.171
1995	853.608	2.494.904	940.913	2.894.989	1.088.787	217.275
1996	877.878	2.397.438	991.197	3.032.581	1.178.647	274.822
1997	952.084	2.575.397	1.066.837	3.331.872	1.291.334	251.093
1998	936.604	2.843.164	1.100.692	3.724.112	1.321.042	275.241
1999	1.028.557	3.087.095	1.223.129	4.116.021	1.440.468	248.024
2000	1.194.649	3.239.121	1.411.965	4.576.470	1.664.858	372.495
2001	1.286.511	3.096.707	1.408.108	5.089.063	1.699.268	449.947
2002	1.193.924	2.850.574	1.328.077	5.642.472	1.559.924	447.113
2003	1.366.415	2.741.623	1.473.615	6.686.744	1.719.528	520.182
2004	1.555.555	2.560.568	1.585.759	6.949.439	2.145.228	497.419
2005	1.745.004	2.385.802	1.726.629	7.040.244	2.711.063	780.733
2006	1.920.812	2.487.579	1.926.005	6.942.862	2.899.651	940.575
2007	2.061.997	2.662.756	1.952.542	7.143.010	3.208.868	1.267.669
2008	2.073.342	2.543.262	1.880.474	7.681.594	3.115.027	1.251.117
2009	2.005.029	2.538.578	1.891.465	7.231.001	2.912.832	1.125.197
2010	2.138.935	2.873.755	2.058.233	7.311.529	2.898.584	1.313.269
2011	2.350.425	3.266.168	2.006.057	7.891.977	3.299.748	1.639.292
2012	2.303.889	3.224.656	1.409.154	7.429.695	2.827.278	1.441.585
2013	2.191.694	3.512.921	1.089.038	8.533.858	2.255.869	1.418.010
2014	2.346.669	3.844.497	1.160.510	8.895.181	2.247.632	1.614.797
2015	2.611.032	3.842.472	1.266.874	9.296.172	2.397.684	1.889.102

Tabla 3.4: Evolución de los tres aeropuertos del grupo I

Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Fomento (2017f; 2017g; 2017h)

En términos totales de tráfico aéreo nacional e internacional, se representa en el Figura 3.5 la evolución que ha habido en el periodo 1990-2015.

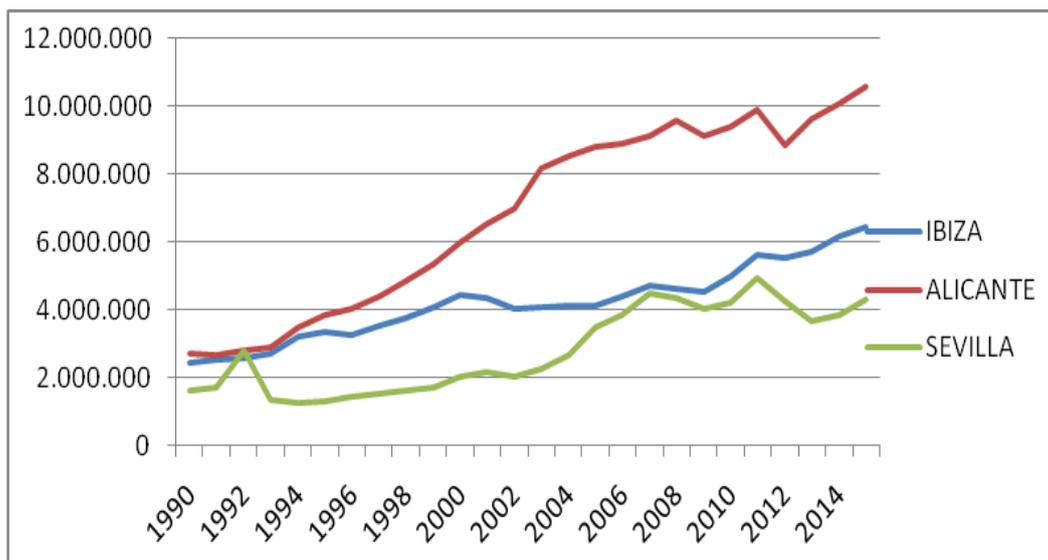


Figura 3.5: Evolución de tres aeropuertos del grupo I, tráfico anual total.

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 3.4

3.3.2 Evolución Grupo 2 (Asturias, Reus, Almería)

Se han elegido a estos tres aeropuertos que pertenecen al grupo 2, con el fin de ver su evolución en el período 2005-2015 y ver cuál ha sido su crecimiento. Se engloban en este grupo a aquellos aeropuertos que tienen una afluencia de pasajeros de entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año.

Aeropuerto de Asturias

Está situado en el término municipal de Castillón. el tráfico en el aeropuerto de Asturias es principalmente de vuelos de aviación comercial tanto de procedencia nacional como internacional.

También son muchas las reformas que se han acometido en este aeropuerto, siendo las más destacadas la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la ampliación del edificio terminal, con el fin de mejorar las infraestructuras y servicios (AENA, 2016h).

Aeropuerto de Reus

Este aeropuerto sitúa a 3 kilómetros al suroeste de la ciudad y unos 13 kilómetros de la ciudad de Tarragona. Cabe destacar que en el aeropuerto se encuentra el Centro de Estudios Superiores de Aviación (CESDA).

En un principio la base más importante de este aeropuerto se centraba en los pasajeros procedentes de vuelos chárter en la temporada de verano, pero en el último año 2016 se ha producido un incremento importante hasta alcanzar los 817.611 pasajeros debido al crecimiento que ha experimentado en los últimos años (AENA, 2016i).

Se han realizado reformas en el edificio de salidas para adecuarlo como zona de embarque y se han realizado ampliaciones de sus instalaciones poniéndose en

marcha un nuevo edificio para la facturación, que se encuentra situado entre el edificio de llegadas y de salidas, estando integrados los tres edificios en uno.

Aeropuerto de Almería

El aeropuerto de Almería se encuentra situado a 8 km de la ciudad de Almería, y está perfectamente comunicado con otras provincias de destino turístico como son el Cabo de Gata, Aguadulce, Roquetas de Mar, el Ejido o Mojacar.

Las remodelaciones de este aeropuerto se produjeron en 1995 con una modificación del edificio terminal, y en 2002 se inauguró un nuevo edificio de terminal de mercancías. En 2009 entró en servicio un nuevo edificio de salidas (AENA, 2616j).

AEROPUERTOS ESPAÑOLES GRUPO II			
Años	Asturias	Reus	Almería
2005	1.251.495	1.382.257	1.073.585
2006	1.353.030	1.380.267	1.055.545
2007	1.560.830	1.306.785	1.206.634
2008	1.530.245	1.278.074	1.024.303
2009	1.316.212	1.706.615	791.837
2010	1.355.364	1.419.851	786.877
2011	1.339.010	1.362.683	780.853
2012	1.309.770	937.341	749.720
2013	1.039.406	971.020	705.514
2014	1.065.176	850.492	745.226
2015	1.119.273	705.038	691.240

Tabla 3.5: Evolución de tres aeropuertos del grupo II (periodo 2005-2015)

Fuente: elaboración propia a partir AENA (2017b)

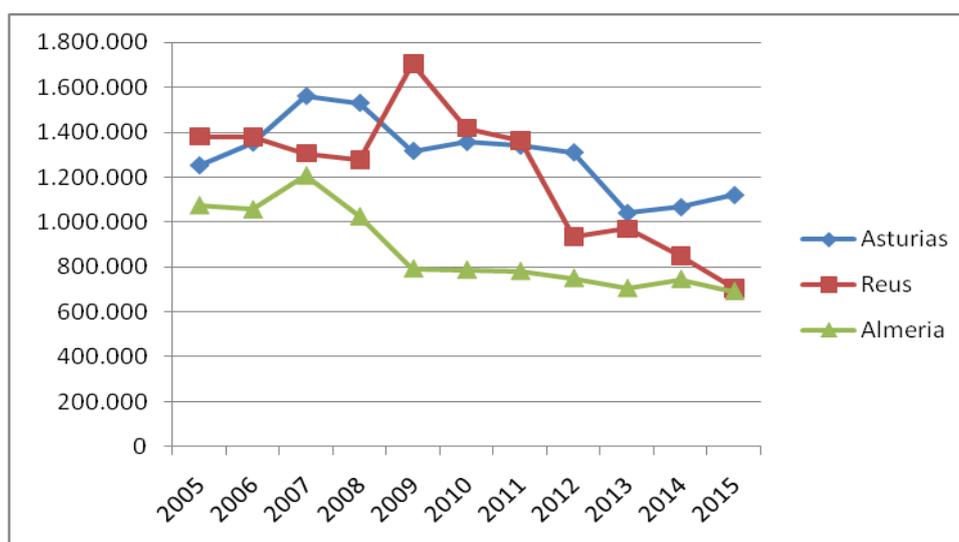


Figura 3.6: Evolución Aeropuertos de tres aeropuertos del grupo II

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 3.5

3.3.3 Evolución Grupo 3 (León, Salamanca y Albacete)

Se han elegido a estos tres aeropuertos que pertenecen al grupo 3, con el fin de ver su evolución en el período 2005-2015 y determinar su crecimiento en este periodo. Se engloban en este grupo a aquellos aeropuertos que tienen una afluencia de pasajeros de menos de 0,5 millones de pasajeros al año.

Aeropuerto de León

El aeropuerto de León abrió sus puertas en Junio de 1999, y se encuentra situado en la base aérea de la Virgen del Camino, a unos 6 kilómetros de la ciudad de León. En la actualidad es un aeródromo que funciona de manera conjunta como base militar, y aeropuerto abierto al tráfico civil.

En 2005 debido a la creciente demanda de pasajeros se realizaron ampliaciones de la pista y de la plataforma de estacionamiento de aeronaves así como una instalación de un sistema de aterrizaje ILS/I para mejorar la operatividad en las condiciones de meteorología adversa (AENA, 2016k).

En el año 2007 se realizó una nueva ampliación de la pista, y en 2010 se inauguró un nuevo edificio terminal.

Aeropuerto de Salamanca

El Aeropuerto de Salamanca se encuentra situado a quince kilómetros al este de la ciudad de Salamanca, en los términos municipales de Machacón Calvarrasa de Abajo y Villagonzalo de Tormes.

El edificio terminal de pasajeros fue inaugurado en octubre del 2005, y está conformado por dos plantas. En la planta baja se encuentra el área de salidas donde se realiza la facturación y el embarque, y el área de llegadas con dos cintas de equipaje. En la planta superior se encuentra la dirección, la zona administrativa y la sala de operaciones (AENA, 2016l).

Aeropuerto de Albacete

El Aeropuerto de Albacete se encuentra situado al sur de la capital, en la zona conocida como los Llanos. En el año 2005 se inauguró una nueva terminal de pasajeros con 2200 metros cuadrados, un edificio multiservicios, un aparcamiento de vehículos y el vial de acceso al aeropuerto y los viales interiores (AENA, 2016m).

La tabla 3.6 se muestra la evolución en el período 2005-2015 de estos tres aeropuertos que se engloban dentro del Grupo III de la red de AENA.

AEROPUERTOS ESPAÑÓLES GRUPO III			
Años	León	Salamanca	Albacete
2005	80.894	23.456	15.992
2006	126.650	29.308	17.516
2007	161.705	65.216	19.881
2008	123.183	60.103	19.254
2009	95.189	53.088	15.127
2010	93.373	43.179	11.293
2011	85.725	37.257	8.415
2012	51.061	22.718	3.916
2013	30.890	29.112	1.211
2014	23.133	18.349	1.411
2015	38.707	23.052	1.353

Tabla 3.6: Evolución de tres aeropuertos Grupo III (período 2005-2015)

Fuente: elaboración propia a partir de AENA (2017b)

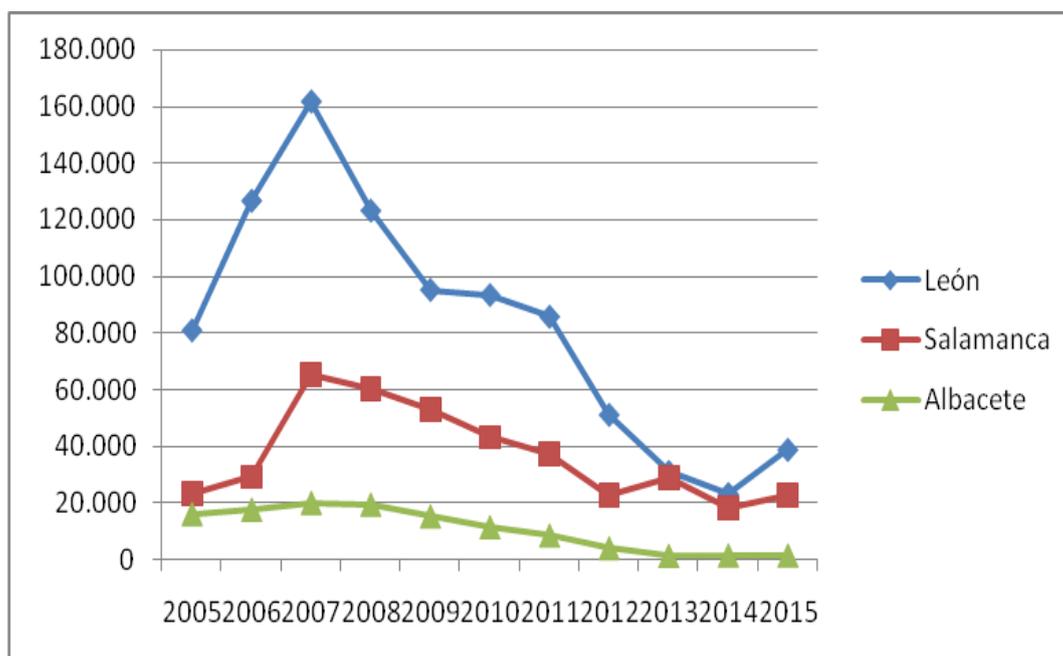


Figura 3.7: Evolución Aeropuertos de tres aeropuertos del grupo III

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 3.6

CAPÍTULO 4

IMPACTO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA.

4.1 EL TRANSPORTE AÉREO Y EL TURISMO EN ESPAÑA

El transporte aéreo forma parte de una variable fundamental en el turismo, es un eje estratégico de nuestra economía, contribuyendo a la riqueza y a la creación de empleo.

El turismo internacional es muy importante para la economía de España, pues representa el 11% de PIB, y genera más de dos millones de empleo, lo que supone un 13% aproximadamente de aportación al empleo total en el país (INE, 2016a).

Hay una relación muy estrecha entre el crecimiento del tráfico internacional y el turismo. En estos últimos años, la evolución del tráfico internacional ha aumentado en relación a los vuelos nacionales. Por ejemplo en el año 2000 la proporción era aproximadamente de un 60% los vuelos internacionales y de un 40% los nacionales y en el año 2015 fue de un 70% contra un 40%. Esto se debe principalmente a la gran entrada al mercado de las compañías de bajo coste y al crecimiento de los vuelos punto a punto (Echegaray, 2015).

España es uno de los primeros destinos del mundo en lo que a turismo vacacional se refiere, ya sea por los turistas de origen que se desplazan a otros destinos, como los del exterior que vienen a nuestro país. Y se debe resaltar que “más del 80% del turismo que llega a nuestro país lo hace por vía aeroportuaria”. (AENA, 2017c)

En el año 2015 España ocupó el tercer lugar en llegadas internacionales, siendo sólo Francia y EEUU los que se sitúan por encima y en lo que a volumen de ingresos se refiere hay que destacar que España ocupa el tercer puesto del mundo y el primero en Europa en turismo internacional (AENA 2017c).

4.1.1 Relación del transporte aéreo con el PIB.

El crecimiento económico se identifica a través de la variación del producto interior bruto de un País (PIB), es decir el conjunto de bienes y servicios finales producidos durante un año.

En España el transporte aéreo es vital para la economía y la participación del sector aéreo en el PIB nacional se estima en un 7% (AENA, 2013a:12).

También hay que señalar que el impacto económico mundial que tiene el transporte aéreo equivale aproximadamente a 8% PIB mundial (ACETA, 2011).

A continuación se muestra una evolución del PIB en España en el período 2007-2015 (crecimiento interanual).

Año	Crecimiento PIB en %
2007	3,80%
2008	1,10%
2009	-3,60%
2010	0,00%
2011	-1,00%
2012	-2,90%
2013	-1,70%
2014	1,40%
2015	3,20%
2016	3,20%

Tabla 4.1: Evolución del PIB en España (2007-2015)

Fuente: elaboración propia datos del INE (2016a)

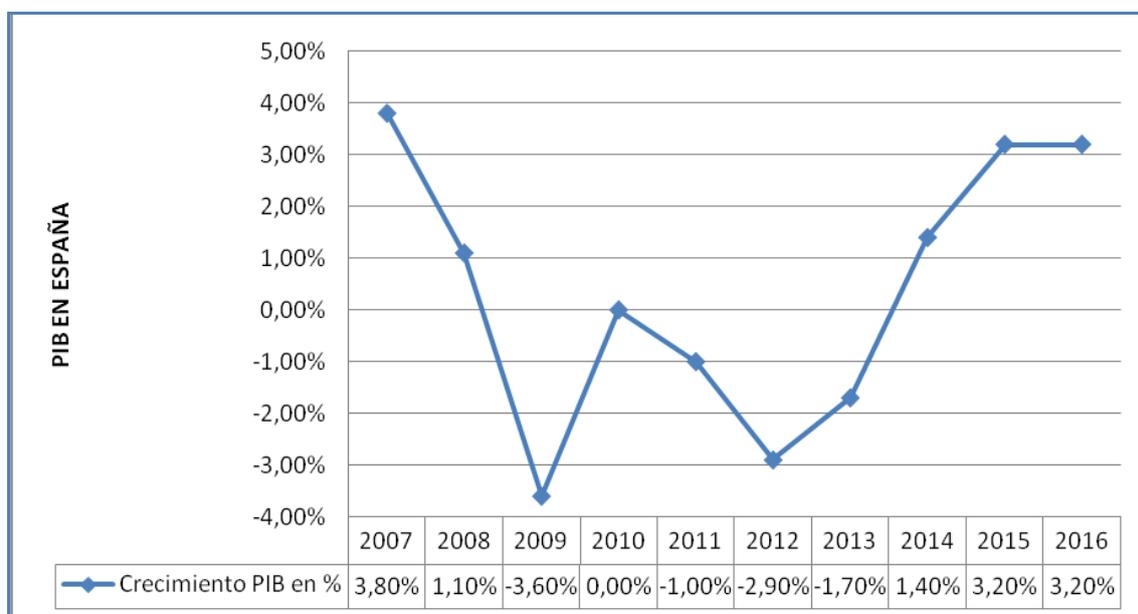


Figura 4.1: Evolución del PIB en España entre 2007-2016

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 4.1

Utilizando la información del capítulo anterior en la que se veía la evolución del tráfico de pasajeros, se va a comparar con la de la evolución del PIB español. Se analiza en el periodo 2007-2014 para ver como se relaciona la demanda del transporte aéreo con el crecimiento económico de España.

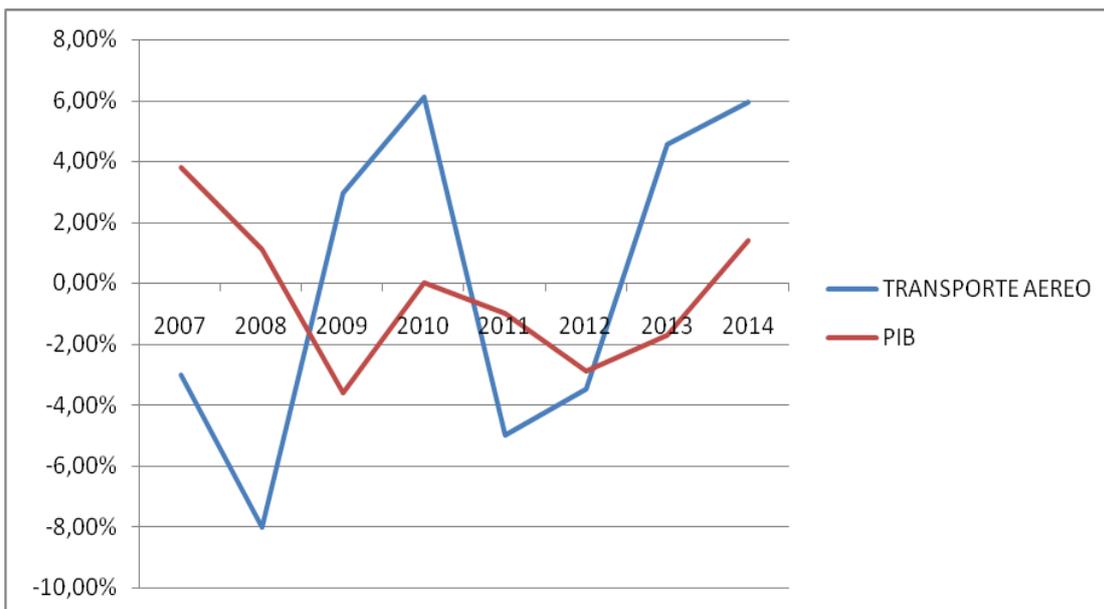


Figura 4.2: Comparativa entre la demanda aérea y el PIB Español

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Tablas 3.2 y 4.1

Como se puede apreciar existe una significativa correlación entre ambas magnitudes, siendo el crecimiento (volatilidad de las cifras) del transporte aéreo superior al crecimiento de la economía española.

4.1.2 Los efectos económicos del turismo en España.

El turismo representa el 11% del PIB español en el 2013, año que superó el record que se había alcanzado en el año 2008 llegando a 58,7 millones de turistas, y esto proporcionó a España casi 60.000 millones de euros en gasto turístico. Otro dato muy importante es que en el 2013 el 80,4% de esos 58,7 millones de turistas lo hicieron en avión (AENA, 2013a:12).

La llegada del turismo a un país supone la entrada de flujo monetario, y por tanto la creación de riqueza que antes no estaba y que proviene del exterior. A esto hay que sumar el efecto multiplicador que se genera y que actúa como la riqueza añadida que se crea por cada unidad de gasto turístico.

Este efecto multiplicador hace referencia no solo el viaje en sí, sino a lo que ello conlleva. Cuando alguien viaja, necesita la adquisición de otros bienes y servicios que se derivan de ese viaje, como pueden ser los gastos de hotel, restaurantes, y su vez los bienes y servicios que demandarán esos terceros como podrían ser la adquisición de carnes, bebidas y así sucesivamente. Al final de este proceso se ha generado un valor añadido que se puede medir como la diferencia del gasto iniciado por el turista y la riqueza que se ha generado con el viaje (Magadan y Rivas, 2012).

El turismo contribuye en la economía Española teniendo en cuenta tres aspectos que son fundamentales: el crecimiento económico, el empleo y la balanza de pagos Española (Cuadrado-Roura y López Morales, 2015).

El crecimiento económico

Con el fin de poder medir las cuentas nacionales, que puedan tener impacto económico o pueden ser de interés para la sociedad, se establecen cuentas satélite del turismo que sirven para medir el impacto que el turismo ejerce sobre la economía nacional. Uno de los indicadores que se utilizan para la medición en las cuentas satélite, es la aportación que realiza la actividad turística al PIB o la generación de empleo (Martínez Luengo y Rivas Pandelo, 2013).

A continuación se muestra cual ha sido la aportación del turismo al PIB a través de la demanda final turística en España. En la tabla 4.2 veremos como en el año 2012 la aportación de la industria turística alcanza su mínimo histórico, situándose en un 10% (Page, 2010).

AÑO	% SOBRE EL PIB
2007	10,7%
2008	10,5%
2009	10,0%
2010	10,2%
2011	10,5%
2012	10,7%
2013	10,8%
2014	11,0%
2015	11,1%

Tabla 4.2: Evolución PIB turístico respecto al total nacional.

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2009:1; 2016b:1)

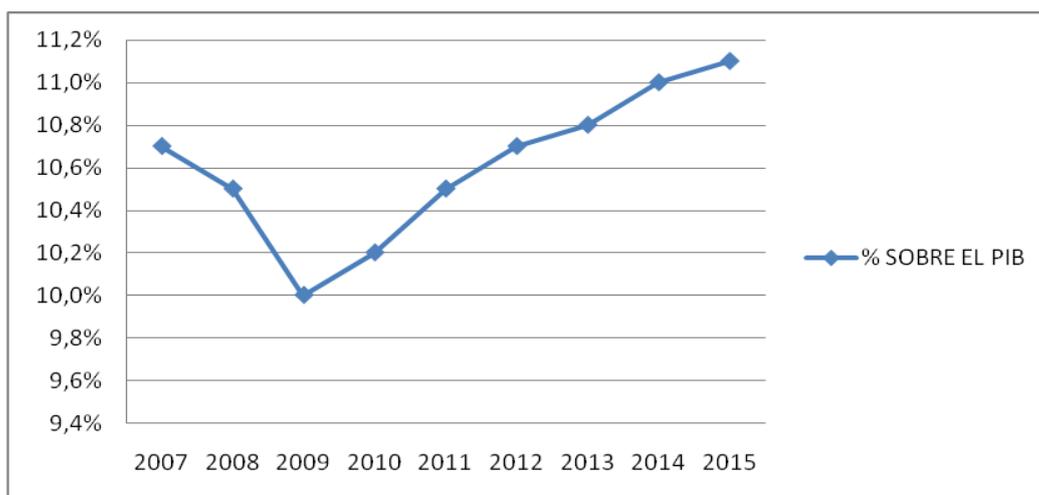


Figura 4.3. Evolución del PIB turístico respecto al total nacional.

Fuente: elaboración propia a partir de Tabla 4.2

El empleo

El turismo en España, es una importante fuente de generación de empleos directos e indirectos.

Así, en el caso de construir un hotel, esto generará que se tengan que contratar a personal para atender la actividad, al igual que puede ocurrir con las agencia de viajes y restaurantes que será necesario la contratación de personal cualificado a tal actividad. A este aumento de empleo se le denomina empleo directo.

Pero también está el empleo indirecto, generando en empresas que no se consideran turísticas pero que se benefician de esta actividad (efecto multiplicador del turismo), como pueden ser los proveedores de ese material de construcción para el hotel, que a su vez lo han demandado a una empresa que necesita operarios que lo fabriquen (Magadan Díaz y Rivas García, 2012).

En España, en el periodo que la crisis ha impactado de forma brusca, se han perdido muchos puestos de trabajo, pero el sector del turismo lo ha hecho de forma menos intensa que el desempleo a nivel nacional.

En el año 2007 la tasa de desempleo en el sector del turismo estaba en un 7% y la que tasa de desempleo de la economía nacional en un 8,3%. A partir de este año y como consecuencia de la crisis económica se dispara la tasa de desempleo en España. A continuación veremos la evolución en los años posteriores (IET, 2007).

En el año 2008 la tasa de desempleo en el sector del turismo se incrementó en un 9,2% y la tasa de desempleo de la economía nacional se situó en algo más de 2 puntos por encima concretamente en un 11,3% (IET, 2008).

En el año 2009 siguieron impactando los efectos de la crisis, llegando a una tasa de desempleo del sector turístico del 14,2%. La tasa de desempleo de la economía nacional se situó en el 18,8% que equivale a un total de desempleados de 4.326.500 personas. Como se puede observar por estos datos en el transcurso de dos años, se ha pasado a más del doble de la tasa inicial de desempleo en el año 2007 (IET, 2009).

En los años 2010 y 2011 han tenido un comportamiento similar, aunque con un aumento más paulatino, con porcentajes de un 14,8% y un 15% respectivamente para el desempleo en el turismo. Sin embargo para el desempleo nacional sigue aumentando para los años 2010 y 2011, hasta situarse en un 20% y 22% respectivamente (IET, 2010; 2011).

En el año 2012 volvió a incrementarse de una manera más significativa la tasa de desempleo en el sector del turismo aumentando un 2,9% con respecto al año 2011. Más devastador fue para el desempleo nacional que cerró el cuatro trimestre con un desempleo del 25,77% (IET, 2012).

Es a partir del año 2014 cuando empieza a descender la tasa de desempleo a nivel general, que en el caso del sector turístico el desempleo se situó en un 16,1% y para el año 2015 en un 14,6%. También a nivel nacional, se redujo la tasa de desempleo y para el año 2014 se cerró el trimestre con un 23,7% y para el año 2015 un 20,9% (IET, 2015).

La balanza de pagos

La balanza de pagos consiste en el registro de una serie de transacciones que se establecen entre los residentes de un país y los del resto del mundo y se pueden clasificar dentro de tres partidas: Corrientes, de Capital y financieras.

La rúbrica de turismo está identificada como turismo y viajes en las publicaciones de la balanza de pagos de España, y está incluida en la su balanza de servicios que a su vez está incluida en la cuenta corriente. (García Cid y Álvarez de Pedro, 2013)

Como norma general una Balanza de pagos positiva indica riqueza en el país, ya que las importaciones son superiores a las exportaciones, y por el contrario cuando es negativa, es indicativo de que parte de su riqueza sale del país para comprar lo que necesita del exterior, y esto por tanto es un efecto negativo (Magadan Díaz y Rivas García, 2012:45).

Pero en la Balanza de pagos Turística ocurre lo contrario, ya que si es negativa no indica necesariamente una situación económica desfavorable. Lo que indica es que las personas del país salen al exterior a gastar sus excedentes de renta. Pero cuando es positiva no significa en tal caso que sea negativo para el país emisor, simplemente nos indica que recibe más ingresos por el turismo exterior, que lo que gasta el país en turismo

La balanza de pagos turística (BPT) contiene las transacciones de gastos e ingresos que se realizan con el extranjero y a continuación veremos la evolución en los años que comenzó la crisis hasta el año 2016 para ver como la tasa de variación ha ido oscilando.

AÑOS	INGRESOS POR TURISMO	PAGOS POR TURISMO	SALDO	TASA VARIACION
2007	43.650	14.466	29.184	1,23%
2008	43.561	13.954	29.607	1,45%
2009	39.856	12.248	27.608	-6,75%
2010	41.217	12.786	28.431	2,98%
2011	44.712	12.493	32.219	13,32%
2012	45.267	12.011	33.256	3,22%
2013	47.163	12.360	34.803	4,65%
2014	49.011	13.571	35.440	1,83%
2015	50.895	15.654	35.241	-0,56%
2016	54.518	18.248	36.270	2,92%

Tabla 4.3: Efectos del turismo en la balanza de Pagos española, 2007-2016

Fuente: elaboración propia a partir de IET (2016)

4.2 FACTORES DE LA DEMANDA EN EL TRANSPORTE AEREO

Existen una serie de factores que afectan a la demanda del transporte aéreo, pudiéndose clasificar en tres categorías: factores económicos, estructurales y de calidad de servicios (Benítez Rochel, 2000).

4.2.1 Factores económicos

Dentro de los factores económicos, se hace referencia a la renta y a los precios y al comportamiento de la función de la demanda.

Estudios en el sector han demostrado que existe una elasticidad más sensible de la demanda del transporte aéreo respecto al Producto Nacional Bruto (PNB), que en relación a la que tiene con los precios. Dicho de otro modo, parece ser que la demanda del transporte aéreo es más sensible a las variaciones de la renta que a la de las tarifas (Benítez Rochel, 2000).

Hay que destacar que a medida que crece la economía en un país, aumentan los viajes de negocios, y al crecer la renta disponible aumenta los desplazamientos por motivos turísticos.

4.1.2 Factores estructurales

Entre los factores estructurales se encuentran la población, la distancia, los modos alternativos del transporte y el sistema de rutas.

La dimensión de la población influye en la demanda del transporte aéreo, pero hay que tener en cuenta otros factores, como es la composición de esa población.

Habría que tener en cuenta la edad, por ejemplo no es lo mismo que la gran parte de la población objeto de estudio sea muy joven ya que es posible que a corto plazo no sea una demanda significativa, o una población con edades muy avanzadas, aunque esto último suscita controversias, ya que por un lado se piensa en población con estabilidad económica debido a sus pensiones y plena disposición de tiempo, pero por otro lado los gastos médicos que puedan necesitar debido a una avanzada edad, hacen replantear esta conclusión. Asimismo las características de la familia que la componen y las restricciones socioculturales también ejercen influencia sobre la demanda del transporte aéreo.

En relación a la distancia es de suponer que la demanda del transporte aéreo crece con el recorrido de la distancia, ya que para rutas más cortas se pueden sustituir por otros medios de transporte.

En los modos de transporte alternativo cabe destacar principalmente una expansión cada vez mayor del tren de alta velocidad. Como se ha dicho anteriormente la distancia en este factor es determinante, debido a los cortos periodos de espera y la fácil accesibilidad a la zona urbana que tiene viajar en tren. Evidentemente esto es un contratiempo para los que quieren viajar en avión, ya que supone una mayor distancia a las zonas urbanas, lo cual conlleva un mayor empleo de tiempo que sólo es rentable y ventajoso en el caso de recorridos más grandes.

En relación a la influencia de los sistemas de rutas se hace difícil confirmar que la demanda se ve afectada por la exigencia de hacer escala en los aeropuertos, cuando se quiere ir a determinados destinos. Pero si es razonable pensar que la prolongación de esperas debido a los trasbordos afecta negativamente a la demanda (Benítez Rochel, 2000).

4.2.3 Calidad de los servicios

La calidad del servicio en el transporte aéreo se mide por varios indicadores, como la atención al pasajero, ya sea en vuelo o en la terminal, el grado de cumplimiento en relación a horarios y cancelaciones, en la sensación de seguridad.

Un inconveniente que tienen las compañías de bajo coste, es precisamente la ausencia de estos servicios, pero a cambio ofrecen tarifas más reducidas.

Otro indicador para la calidad de los servicios es la frecuencia, lo que nos indica que un menor tiempo de espera indica una mejor calidad de los servicios. Se puede

entender este concepto como que la frecuencia de vuelos es inversamente proporcional a las conexiones directas (Benítez Rochel, 2000).

4.3 FACTORES DE LA OFERTA EN EL TRANSPORTE AEREO.

Las compañías de bajo coste son líneas destinadas al transporte de pasajeros, pero con la característica principal de que venden sus billetes a precios más bajos que los que ofrece el mercado en el que opera. Por ello a cambio ofrecen menos prestaciones que las compañías tradicionales.

En los años 70 la compañía estadounidense Southwest Airlines fue la primera compañía pionera en este modelo de gestión y casi una década después, apareció Ryanair la primera compañía de bajo coste en Europa, que inició su actividad con un vuelo diario entre Irlanda e Inglaterra (Quirós, 2013).

Las compañías de bajo coste tienen unas características que las hacen diferentes al resto de las compañías clásicas del mercado. Con ello buscan reducir sus costes permitiéndole así ofrecer billetes a precios más bajos que el resto de las compañías. Se caracterizan por (Quirós, 2013):

- ✓ Ofertan un único billete, eliminando las diferentes clases
- ✓ -Cobran por cualquier tipo de servicio a bordo del avión.
- ✓ Vuelos sin conexiones, lo que se denomina vuelos punto a punto.
- ✓ Mucha rotación en los vuelos que incrementa el número de horas de vuelo.
- ✓ Se introducen principalmente en aeropuertos secundarios, lo que permite que tengan menores tasas.
- ✓ Los costes salariales son menores, y poniendo especial énfasis en la productividad del empleado.
- ✓ Poseen un único modelo de avión.
- ✓ Mayor ocupación en los vuelos

Por tanto la estrategia empleada en el modelo Low- Cost, se fundamenta en dos pilares (Romero y Cortés, 2006).

- ✓ La eficiencia asignativa
- ✓ La optimización de la estructura de costes

4.3.1 Compañías tradicionales versus compañías de bajo coste

En el periodo de plena crisis económica (2008-2013) las aerolíneas tradicionales se han visto afectadas por esta situación, disminuyendo su media de vuelos diarios, pero todo lo contrario ha sucedido con las Compañías aéreas de bajo coste (CBC) que han tenido un aumento en sus vuelos.

Según datos del instituto de turismo de España, en el período 2008-2013, se confirma en las llegadas internacionales a nuestro país que las CBC han sabido adaptarse a las circunstancias, dejando atrás a las compañías tradicionales.

A continuación se muestra la evolución de ambos tipos de compañías en el período 2008-2013

TIPO DE COMPAÑÍA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Compañías de bajo coste	13,80%	-0,40%	11,40%	13,60%	2,20%	4,60%
Compañías tradicionales	-7,7	-14,1	-2,20%	7,20%	-3,60%	-0,80%

Tabla 4.4 evolución de pasajeros internacionales llegados a España

Fuente: elaboración propia a partir de IET (2013:16).

4.3.2 Cierre de las principales compañías

Son muchas las compañías aéreas españolas que han ido desapareciendo a lo largo de esta última década. Para concretar en los últimos 90 años de las 80 compañías aéreas que se fundaron en España, solo se mantienen a día de hoy 17. Eso quiere decir que 63 líneas aéreas han ido desapareciendo en estos últimos 90 años (Europair, 2017a).

Pero para concretar en este periodo de crisis, en la última década 2006-2016 han cerrado un total de 33 compañías, más de la mitad del total de compañías en una diferencia de 80 años.

Y dentro de esta última década mencionada anteriormente, el peor año fue sin lugar a dudas el 2008 que desaparecieron un total de ocho aerolíneas.

A continuación se muestra una tabla con las ocho compañías españolas que cerraron.

COMPAÑÍA AEREA ESPAÑOLA	INICIO	FIN
LTE internacional Airways	1987	2008
Futura Internacional Airways	1990	2008
Aebal	2000	2008
Lagunair	2003	2008
Girjet	2003	2008
OrionAir Spain	2004	2008
Bravo Airlines	2006	2008
Airclass Airways	2006	2008

Tabla 4.5: Cierre de compañías aéreas en el año 2008

Fuente: elaboración propia a partir de Eropair (2017b)

Aunque en los años posteriores no cerraron tanto número de compañías se hace un breve nombramiento de cuales fueron y en qué año cerraron.

AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014
FlyLPI Air Este	FlyAnt/Saicus Air	Iberword	Islas Airways	Orbest Orizonia Airlines	Via Tauro
Gadair	Quantum Air		Mint Airways		Helitt Lineas Aereas
Pronair	Hola Airlines		Spanair		Calima Aviación
Air Comet	Andalus Líneas Aéreas		Ryjet		
Clickair(se fusiona con vueling)			IMD Airways		
			Hispania Airways		

Tabla 4.6: Cierre de compañías aéreas en el año 2009-2014

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Eropair (2017b)

Con estos datos, se puede identificar claramente que en todo el período de la crisis los años que más repercusión han tenido para las compañías aéreas han sido el 2008, 2009, 2010 y el 2012.

Asimismo hay que destacar que en el año 2012 desapareció Spanair una de las tres grandes aerolíneas españolas, fundada en 1986 y que tras el trágico accidente del 20 de Agosto de 2008, con 154 fallecidos, fue incapaz de reponerse, comunicando el 27/01/2012 el cese definitivo de sus operaciones (Felipe Alonso, 2013).

4.4 PERSPECTIVAS FUTURAS DEL TRANSPORTE AEREO

A nivel mundial las previsiones que se estima para el transporte aéreo es que China supere a los EEUU en el transporte aéreo, siendo el mercado más grande en el mundo para el año 2030. Estos dos países serán los q mayor tasa de crecimiento aéreo experimenten.

Para el 2034 se prevé que viajen tanto adentro como afuera y en el interior alrededor de unos 1300 millones de pasajeros, con una tasa de crecimiento promedio anual del 5,5% desde el 2014. Y en los EEUU se prevé que alcance los 1200 millones de pasajeros en 2034, con una tasa de crecimiento promedio anual del 3.2% (IATA, 2014).

A este crecimiento se sumarán otros tres mercados que también crecerán en cuanto a pasajeros adicionales al año que serán: la India, Indonesia y Brasil.

Para España las previsiones en comparación con el resto de países, en el periodo 2014-2034 se prevé que pase del sexto lugar que ocupaba en año 2014 al séptimo lugar para el año 2034. Hay que destacar que aunque la tasa de crecimiento para Europa se estima en un 2,7%, lo que indica un crecimiento anual de 591 millones de pasajero en comparación, será la del índice previsto más bajo (IATA, 2014).

4.4.1 Las previsiones para el transporte aéreo en España (2017-2021)

El sector del transporte aéreo en España ha tenido un comportamiento muy irregular en estos últimos años, debido a la crisis económica que desde el año 2008 afectó al transporte aéreo.

Desde el año 2000 hasta el año 2016, el transporte aéreo aumento en un 63%, pasando de 141 millones de pasajeros a 230,2 millones. En este periodo el tráfico aéreo creció de forma continuada hasta el año 2007, siendo a partir de este año cuando empezó a notarse que la crisis hacía estragos en el sector, sufriendo subidas y bajadas de forma continuada. No es hasta el año 2014 cuando se puede decir que el crecimiento del transporte aéreo entra en recuperación (DORA, 2017).

A continuación la Tabla 4.3 muestra la evolución prevista para el transporte aéreo de los aeropuertos españoles.

AÑOS PREVISIÓN	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pasajeros	207,4	230,2	241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
Operaciones	1902,9	2045,0	2134,6	2154,9	2171,1	2184,7	2194,7
Mercancías	715,6	795,6	827,2	853,7	880,2	906,7	931,7

Tabla 4.3: Evolución prevista del transporte aéreo en España

Fuente: elaboración propia a partir de datos DORA (2017:24)

CONCLUSIONES

La actividad terrorista y la fragilidad de la economía española y mundial, son las principales causas de que el transporte aéreo se haya visto perjudicado sensiblemente en su actividad en estos últimos años. Aún así, el sector ha experimentado en España una tendencia creciente en sus cifras de negocio en este difícil periodo. En el caso español, el auge sostenido del sector turístico ha impulsado decididamente la actividad del sector aéreo durante la crisis, especialmente por la afluencia de turistas extranjeros en vuelos internacionales.

Destacar que la gestión de AENA en estos últimos años, ha permitido superar las peores fases de la crisis sin que la viabilidad económica y financiera de la empresa se haya visto afectada significativamente. Conviene destacar en este punto los excelentes resultados obtenidos con la aplicación de los planes de eficiencia y austeridad desarrollados en los últimos años.

Por otro lado, la facilidad que ha dado AENA a las compañías aéreas en cuanto a la congelación de tasas, ha promovido cada vez más vuelos en todos sus aeropuertos. Además la nueva gestión de AENA, el descenso de sus inversiones y otras medidas de eficiencia implantadas en ella, todo ello acompañado de una notable recuperación del tráfico aéreo y un crecimiento económico, han conseguido que AENA consiga salir de esta crisis logrando un crecimiento empresarial.

La adaptación necesaria del sector aéreo a las condiciones económicas durante la crisis ha llevado a desarrollar diversas estrategias competitivas por parte de las empresas. En esta etapa de turbulencias algunas compañías cesaron en su actividad, otras se fusionaron en busca de los recursos necesarios para la supervivencia, mientras otras aprovecharon la reducción de las barreras de entrada para incorporarse al sector pero sin éxito. Las compañías Low Cost, o Compañías de bajo coste, se fortalecieron en este periodo como alternativa al modelo de negocio tradicional en el sector logrando una participación cada vez mas importante en el mercado del transporte aéreo en España.

Por otra parte el transporte aéreo se consolida como el medio de transporte más seguro que existe, y aunque a nivel nacional y en los recorridos cortos, ha podido perder cuota de mercado por la incorporación de trenes de alta velocidad, en el largas distancias especialmente en trayectos internacionales, el transporte aéreo no tiene competencia ni es previsible que esto cambie.

El crecimiento continuo que en estos últimos años ha tenido el PIB español, unido a la excelente evolución de la actividad turística en nuestro País, augura un crecimiento moderado y sostenido a corto y medio plazo para el transporte aéreo. El aumento de la renta per cápita y la consolidación de las empresas de bajo coste son importantes elementos que afianzan, desde la perspectiva de la demanda y de la oferta, las previsiones optimistas sobre el sector.

La tendencia futura según los expertos es que el mercado doméstico no sea el más favorecido en este sector, ya que el tren de alta velocidad parece haber logrado una importante cuota de mercado en estos desplazamientos. Sin embargo dicha competencia no es rival para el transporte aéreo internacional, ni es previsible que cambie en un futuro cercano.

Bibliografía

- ACETA, (2011):** " Datos y cifras". Mayo 2011
www.aceta.es/archivos/1307687771.pdf (Consultado el 13/03/2017)
- ACETA, (2014).** " Estudios y análisis". ¿Qué es un Hub?. /04/11/2014)
<http://www.aceta.es/archivos/1404215659.pdf> (consultado 30/10/2016)
- AENA, (2011):** " Memoria". Información Legal, Cuentas anuales consolidadas
<http://www.aena.es/csee/ccurl/816/913/cuentas-anuales-consolidadas.pdf> (Consultado el 13/11/2016)
- AENA, (2012a):** "Memoria de Aena Aeropuertos". Actividad
<http://www.aena.es/csee/ccurl/966/444/Actividad.pdf> (Consultado el 25/10/2016)
- AENA, (2012b):** "Memoria de Aena Aeropuertos". Información Institucional.
<http://www.aena.es/csee/ccurl/661/72/Informacion%20Institucional.pdf> (Consultado el 25/10/2016)
- AENA, (2013a):** " Memoria Corporativa aena aeropuertos". Información institucional"
<http://www.aena.es/csee/ccurl/616/580/memoriaAA-2013-institucional.pdf> (consultado el 26/10/16)
- AENA, (2013b):** " Memoria Corporativa aena aeropuertos". Actividad.
<http://www.aena.es/csee/ccurl/209/891/memoriaAA-2013-actividad.pdf> (Consultado el 30/10/2016)
- AENA, (2014a):** "Memoria anual". Información Institucional
http://www.aena.es/csee/ccurl/399/926/PDF_memoria2014_institucionales.pdf
 (Consultado el 28/10/2016)
- AENA, (2014b):** "Memoria anual". Actividad
http://www.aena.es/csee/ccurl/504/766/PDF_memoria2014_actividades.pdf
 (Consultado el 28/10/2016)
- AENA (2015a).** Presentación de resultados correspondiente al periodo anual 2015
http://www.aena.es/csee/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1445440140641&ssbinary=true&blobheadername1=Content-disposition&blobheadervalue1=attachment;%20filename=Presentacion%20FY%202015%20ESP_0.pdf (Consultado el 05/11/2016)
- AENA (2015b).** Informe Anual y de RC 2015.
http://www.aena.es/csee/ccurl/539/522/Memoria_FINAL_ESP_02_bj.pdf
- AENA, (2016a):** "Corporativa". Unidad de verificación en vuelo
<http://www.aena.es/es/corporativa/unidad-verificacion-en-vuelo.html> (consultado el 27/10/2016)
- AENA, (2016b):** "Principales indicadores de Aena": Indicadores
<http://www.aena.es/es/corporativa/indicadores-rc.html> (Consultado el 26/04/2017)
- AENA, (2016c):** " Aeropuerto de Madrid Barajas". Bienvenido al aeropuerto de Barajas

<http://www.aerpuertomadrid-barajas.com/> (Consultado el 10/02/2017)

AENA, (2016d): " Aeropuerto de Barcelona". Bienvenido al aeropuerto de Barcelona-El Prat.

<http://www.aerpuertobarcelona-elprat.com/> (Consultado el 10/02/2017)

AENA, (2016e): " Aeropuerto de Palma de Mallorca". Presentación.

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-palma-mallorca/presentacion.html> (Consultado el 10/02/2017)

AENA (2016f): " Aeropuerto de Ibiza". Presentación

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-ibiza/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA (2016g): " Aeropuerto de Sevilla". Presentación.

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-sevilla/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA, (2016h): "Aeropuerto de Asturias". Presentación

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-asturias/presentacion.html> (Consultado el 14/02/2017)

AENA, (2016i): "Aeropuerto de Reus". Presentación

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-reus/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA, (2016j): Aeropuerto de Almería". Presentación.

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-almeria/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA, (2016k): " Aeropuerto de León". Presentación

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-leon/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA, (2016l): " Aeropuerto de Salamanca". Presentación

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-salamanca/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA, (2016m): " Aeropuerto de Albacete". Presentación

<http://www.aena.es/es/aeropuerto-albacete/presentacion.html> (Consultado el 13/02/2017)

AENA, (2017a): "Mapa de aeropuertos de Aena"

<http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ContentServer?d=&pagename=cartografia&setRoute=1>
Consultado el 20/02/2017)

AENA, (2017b): "Estadísticas de Tráfico Aéreo". Informe 2005-2015

http://www.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&c=Page&cid=1113582476721&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas&periodoInforme=Anual Consultado el 03/05/2017)

AENA, (2017c): " El transporte Aéreo y el Turismo en España"

<http://www.aena.es/es/corporativa/transporte-aereo-y-turismo.html> (Consultado el 10/02/2017)

Alonso, F. (2013): " La aviación española ve cómo cierran 43 compañías aéreas en los últimos 25 años". *El Economista*, 25/03/2013

<http://www.eleconomista.es/transportes/noticias/4699309/03/13/La-aviacion-espanola-ve-como-cierran-43-companias-aereas-en-los-ultimos-25-anos.html>

Benítez Rochel J. J.: Factores determinantes de la demanda de transporte aéreo y modelos de previsión. Boletín económico de ICE Nº 2652 del 1 al 14 de Mayo de 2000

Cuadrado-Roura J.R.; López Morales J. M (2015): El turismo, motor del crecimiento y la recuperación de la economía Española. http://www3.uah.es/iaes/publicaciones/DT_04_15.pdf (consultado el 23/04/17)

DORA, (2017): Documento de Regulación Aeroportuaria (2017-2021)

https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/...548D.../DORA_MFOM.PDF (consultado el 05/05/2017)

Echegaray del Pozo, F. (2015): "El transporte Aéreo y el turismo", Fundación AENA p 33-62

Europair, (2017a): " La supervivencia en la aviación- Parte I

<https://charterblog.europair.com/la-supervivencia-en-la-aviacion-parte-i/> (Consultado el 20/04/2017)

Europair, (2017b): " Timeline Aerolíneas Españolas"

<https://www.europair.com/rep/cb46/pdf/571902/19/infograph-aerolineas.pdf?d=1> (documento) (Consultado el 20/04/2017)

Gallego García J.M (2015): "El transporte Aéreo y el turismo", Fundación AENA, 126-140

García Cid M.T; Álvarez de Pedro J. (20/07/2013): " El turismo en la balanza de pagos"

<http://www.revistaindice.com/numero56/> (consultado el 26/04/2017)

Garmin, A; Ramos, D. (2005): Transporte aéreo y territorio, Editorial Ariel.

IATA, (2012): " Comunicado No 10". La subida del precio del petróleo reduce los beneficios —Las diferencias regionales se acrecientan"

www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Spanish-PR-2012-03-20-01.pdf (Consultado el 03/11/2016)

IATA, (2014): "Comunicado No 57". Nueva previsión de IATA revela mercados de rápido crecimiento en el futuro"

<https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Spanish-PR-2014-10-16-01.pdf> (Consultado el 20/04/2017)

IET (2007): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Informes/Empleo%20en%20el%20Sector%20Tur%C3%ADstico.%20A%C3%B1o%202007.pdf> (Consultado el 05/04/2017)

IET (2008): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Informes/Empleo%20en%20el%20Sector%20Tur%C3%ADstico.%20A%C3%B1o%202008.pdf> (Consultado el 05/04/2017)

IET (2009): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Informes/Empleo%20en%20el%20Sector%20Tur%20C3%ADstico.%20A%20C3%B1o%202009.pdf>
(Consultado el 05/04/2017)

IET (2010): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Informes/Informe%20anual%20de%20la%20EPA%20en%20el%20sector%20tur%20C3%ADstico.%20A%20C3%B1o%202010.pdf> (Consultado el 05/04/2017)

IET (2011): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Informes/Informe%20anual%20de%20la%20EPA%20en%20el%20sector%20tur%20C3%ADstico.%20A%20C3%B1o%202011.pdf> (Consultado el 05/04/2017)

IET (2012): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Informes/Informe%20anual%20de%20la%20EPA%20en%20el%20sector%20tur%20C3%ADstico.%20A%20C3%B1o%202012.pdf> (Consultado el 05/04/2017)

IET, (2013): Instituto de Turismo de España. "Compañía Bajo Coste". Informe anual de CBC. Año 2013

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/anuales/Informe%20anual%20de%20CBC.%20A%20C3%B1o%202013.pdf>

(Consultado el 10/04/17)

IET (2015): Instituto de Turismo de España: "Empleo en el sector turístico". Cuarto trimestre 2015.

<http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/empleoturistico/encuestapoblacion/Notas%20de%20Coyuntura/Nota%20de%20coyuntura%20de%20la%20EPA%20en%20el%20sector%20tur%20C3%ADstico.%20IV%20trimestre%202015.pdf> (Consultado el 10/04/2017)

IET, (2016): Instituto de Turismo de España. "balanza de pagos. Información anual"

<http://estadisticas.tourspain.es/es-es/estadisticas/otrasestadisticas/balanzapagos/paginas/default.aspx> (Consultado el 13/04/2017)

INE (2009): Cuenta Satélite del Turismo de España Serie 2000-2008

<http://www.ine.es/prensa/np583.pdf> (consultado el 24/04/2017)

INE, (2016a): Instituto de Turismo de España. "Producto Interior Bruto". Crecimiento en volumen (Base 2010)

http://www.ine.es/prensa/pib_tabla_cne.htm (Consultado el 13/03/2017)

INE, (2016b): " Cuenta Satélite del Turismo en España. Base 10". Serie 2010-2015 (1/5). Notas de prensa (22/12/2016)

<http://www.ine.es/prensa/np1015.pdf>

Magadan Diaz; Rivas Garcia (2012): Estructura, economía y política turística.

Martínez Luengo, M. A.; Rivas Pandelo M. (2012): *La cuenta Satélite del Turismo en España*

<http://www.revistaindice.com/numero56/> (consultado el 26/04/2017)

Marín Uribe P.L (1999). "El transporte aéreo en España." *Cambios regulatorios el inicio de la competencia*, *Papeles de Economía Española*, Vol. 82, p.19-29

Ministerio del Interior (2016): *Servicios al ciudadano."Acuerdo de Schengen"*

<http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/extranjeria/acuerdo-de-schengen>
(Consultado el 10/02/2017)

Ministerio de Fomento, (2012): *"Aena pacta con los sindicatos un Plan de viabilidad que afecta a 1600 trabajadores"*

http://www.aeropuertodebarcelona.net/index_archivos/documentos/empleo/aena_aeropuertos/acuerdos/plan_viabilidad_311012.pdf (Consultado el 07/11/2016)

Ministerio de Fomento, (2014): *"Análisis de la evolución del tráfico aéreo comercial en España. Enero.-Diciembre 2014"*

https://www.fomento.gob.es/NR/.../evotrsfaereocomEsp_enerodiciembre_20142.pdf
(Consultado el 10/11/2016)

Ministerio de Fomento, (2015): *"Análisis de la evolución del tráfico aéreo comercial en España. Enero.-Diciembre 2015"*

<https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/95284095-8284-4E64-B454-E86949899196/135330/An%C3%A1lisisde laevoluci%C3%B3ndeltr%C3%A1ficoa%C3%A9reocomercialenEsp.pdf> (Consultado el 10/01/2017)

Ministerio de Fomento, (2017a): *Trafico aeroportuario comercial. Total aeropuertos. Movimientos de aeronaves (llegadas + salidas)*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03010100.XLS> (Consultado el 07/02/2017)

Ministerio de Fomento, (2017b): *Trafico aeroportuario comercial. Total aeropuertos. Movimientos de aeronaves (llegadas + salidas)* (Consultado el 08/02/2017)

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03010200.XLS>

Ministerio de Fomento, (2017c): *"Tráfico por aeropuertos". Madrid*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03020100.XLS> (Consultado el 08/02/2017)

Ministerio de Fomento, (2017d): *"Tráfico por aeropuertos". Barcelona*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03020200.XLS> (Consultado el 08/02/2017)

Ministerio de Fomento, (2017e): *"Tráfico por aeropuertos". Palma de Mallorca*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03020300.XLS> (Consultado el 08/02/2017)

Ministerio de Fomento, (2017f): *"Tráfico por aeropuertos". Ibiza*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03020800.XLS> (Consultado el 09/02/2017)

Ministerio de Fomento, (2017g): *"Tráfico por aeropuertos". Alicante*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03020700.XLS>

Ministerio de Fomento, (2017h): *"Tráfico por aeropuertos". Sevilla*

<http://www.fomento.gob.es/BE/sedal/03020900.XLS>

Page Polo, D. (18/02/2010): *"La aportación del turismo al PIB cae a su mínimo histórico"*, expansion.com

<http://www.expansion.com/2010/02/18/empresas/1266495717.html> (Consultado el 27/04/2017)

Pazos Casado, M.L (2006): *Análisis económico de la liberalización del transporte aéreo: efectos sobre el sistema aeroportuario de Andalucía (1986-2001)*, Editorial Universidad de Sevilla.

Quirós Tomás F. J. (2014): "Aerolíneas Low Cost y sus efectos sobre el turismo: El caso Español"

Romero Muñoz, J.J; Cortés García, F.J, (2006): " Consideraciones y perspectivas de la estrategia de bajo coste" *Boletín económico de ICE nº2871*

Utrilla Navarro, L (2008): *Historia de los aeropuertos de Sevilla*", Centro de Documentación y Publicaciones de AENA, 124-126 *

Vilarasau Diana R. (2009): "Aterrizó la liberalización, despegó la industria aérea", *Hosteltur nº180*, p 98-10

Anexos
